

UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

FACULTÉ DE MÉDECINE ET DE PHARMACIE

ANNÉE 1938-1939

N° 103

CONSIDÉRATIONS
SUR L'HYGIÈNE A BORD
DES BATIMENTS ARMÉS
A LA GRANDE PÊCHE

Thèse pour le Doctorat en Médecine

présentée et soutenue publiquement le lundi 26 juin 1939

PAR

Pierre-Ernest-Marie RUAL

Elève du Service de Santé de la Marine.

Diplômé de Médecine Coloniale

Externe des Hôpitaux de Bordeaux

Préparateur au Laboratoire de Parasitologie de la Faculté

Né le 19 août 1914 à Rennes (Ille-et-Vilaine)

Examineurs de la Thèse	{	MM. MANDOUL, professeur	Président.
		LEURET, professeur	Juges
		R. SIGALAS, professeur	
		PIÉCHAUD, agrégé	

BORDEAUX
IMPRIMERIE BIERE

18, Rue du Peugue

1939



Digitized by the Internet Archive
in 2026

UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

FACULTÉ DE MÉDECINE ET DE PHARMACIE

ANNÉE 1938-1939

N° 103

CONSIDÉRATIONS
SUR L'HYGIÈNE A BORD
DES BATIMENTS ARMÉS
A LA GRANDE PÊCHE

Thèse pour le Doctorat en Médecine

présentée et soutenue publiquement le lundi 26 juin 1939

PAR

Pierre-Ernest-Marie RUAL

Elève du Service de Santé de la Marine.

Diplômé de Médecine Coloniale

Externe des Hôpitaux de Bordeaux

Préparateur au Laboratoire de Parasitologie de la Faculté

Né le 19 août 1914 à Rennes (Ille-et-Vilaine)

Examineurs de la Thèse	{	MM. MANDOUL, professeur.....	<i>Président.</i>
		LEURET, professeur.....	} <i>Juges</i>
		R. SIGALAS, professeur	
		PIÉCHAUD, agrégé	

BORDEAUX
IMPRIMERIE BIERE

18, Rue du Peugue

1939

FACULTÉ DE MÉDECINE ET DE PHARMACIE DE BORDEAUX

Doyen	M. MAURIAC.
Assesseur	M. LABAT.
Doyen honoraire	M. C. SIGALAS.

PROFESSEURS HONORAIRES

MM. POUSSON, MOURE, BARTHE, DENIGES, BEILLE, CASSAET, CHAVANNAZ, C. SIGALAS, SABRAZES, BEGOUIN, DUPOUY.

PROFESSEURS

MM.	MM.
Clinique médicale	(MAURIAC.
Clinique chirurgicale et gynécologique	DUPERIE.
Clinique chirurgicale	GUYOT.
Pathologie et thérapeutique générales	PAPIN.
Clinique d'accouchements	CARLES.
Anatomie pathologique et microscopie clinique	ANDERODIAS.
Anatomie	DAMADE.
Anatomie générale et histologie	VILLEMEN.
Hygiène	G. DUBREUIL.
Médecine légale et déontologie	LEURET.
Electroradiologie et clin. d'électricité médicale ..	LANDE.
Chimie	RECHOU.
Botanique et matière médicale	CHELLE.
Pharmacie	GOLSE.
Zoologie et parasitologie ..	VITTE.
Médecine expérimentale ..	MANDOUL.
Clinique ophtalmologique.	AUBERTIN.
Physiologie	TEULIERES.
	FABRE.
	Clinique chirurgicale infantile et orthopédie ...
	Clinique médicale des maladies des enfants
	Chimie biologique et médicale
	Physique médicale et pharmaceutique
	Médecine coloniale et clinique des maladies exotiques
	Clinique des maladies cutanées et syphilitiques ..
	Clin. des mal. des voies urinaires
	Clinique des maladies nerveuses et mentales
	Clinique d'oto-rhino-laryngologie
	Toxicologie et hygiène appliquée
	Hydrologie thérapeutique et climatologie
	Clinique odonto-stomatologique
	ROCHER.
	CRUCHET.
	MACHEBŒUF.
	WANGERMEZ.
	BONNIN.
	PETGES.
	DUVERGEY.
	ABADIE.
	PORTMANN.
	LABAT.
	GREYX.
	DUBECQ.

LACOSTE (Histologie). PERY (Obstétrique). PERRENS (Maladies mentales). R. SIGALAS (Parasitologie et sciences naturelles). JEANNENEY (Chirurgie générale).

AGRÉGÉS EN EXERCICE

MM.	MM.
Anatomie	DUFOUR.
Physiologie	N.
	Chirurgie générale
	Obstétrique
	Ophtalmologie
	Oto-Rhino-Laryngologie ..
	Dermatologie et syphiligraphie
	Physique médicale
	Chimie générale pharmaceutique et toxicologie ..
	N.
	CHARRIER.
	LOUBAT.
	MASSE.
	DARGET.
	N.
	RIVIERE.
	BEAUVIEUX.
	DESPONS.
	JOULIA.
	N.
	N.



COURS COMPLÉMENTAIRES:

MM.	MM.
Médecine opératoire	JEANNENEY.
Accouchements	RIVIERE.
Pathologie médicale	DELMAS-MARSALET.
Puériculture	FAUGERE.
Zoologie et parasitologie ..	R. SIGALAS
Médecine légale	DERVILLEE
Urologie	DARGET.
Législat. pharmaceutique.	POPLAWSKI.
Ophtalmologie	CABANNES (en congé).
	Physique médicale et pharmaceutique
	Anatomie
	Chimie minérale
	Botanique
	Pharmacie galénique
	Bactériologie
	Physiologie
	AURIAC.
	J.BEAUVIEUX
	CASTAGNOU.
	GIRARD.
	MESNARD.
	MOUREAU.
	PETITEAU.

Orthopédie chez l'adulte, pour les accidentés du travail, les mutilés de guerre et les infirmes. N.

Le Secrétaire de la Faculté : ROUGERIE.

Par délibération du 5 août 1879, la Faculté a arrêté que les opinions émises dans les Thèses qui lui sont présentées doivent être considérées comme propres à leurs auteurs, et qu'elle n'entend leur donner ni approbation ni improbation.

A MA FEMME

A MES PARENTS — A MES AMIS

A MES MAITRES
DE LA FACULTE ET DE LA MARINE

A MONSIEUR LE MÉDECIN GÉNÉRAL CAZAMIAN

DIRECTEUR DE L'ÉCOLE PRINCIPALE DU SERVICE DE SANTÉ
DE LA MARINE ET DES COLONIES
OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE
COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR
OFFICIER DU MÉRITE AGRICOLE

A MES JUGES

A MON PRESIDENT DE THESE

MONSIEUR LE PROFESSEUR H. MANDOUL
PROFESSEUR DE ZOOLOGIE ET PARASITOLOGIE
DOCTEUR ÈS SCIENCES
CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
OFFICIER DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE
COMMANDEUR DU NICHAM IFTIKHAR

AVANT-PROPOS

Jadis, avant d'accéder au titre honoré de Docteur en médecine, l'Etudiant devait, comme aujourd'hui encore l'apprenti marin, faire suivre chaque étude de quelques années d'application.

Il étudiait, il appliquait, il étudiait encore et mettait en pratique les doctrines et les conseils reçus au cours de ces années ; il avait tout loisir de peser les méthodes au poids de leurs résultats, les théories au poids de leur efficacité. Alors, après de longues années d'études, après de longues années d'expérience et de réflexion, l'officier de santé entreprenait un travail personnel, soutenait une thèse : *Quam, pro gradu baccalaureatus consequendo, propugnabit in Alma Medicorum Academia...*

Propugnabit ! En ce temps, la valeur de la thèse justifiait ces débats.

De nos jours, sa valeur scientifique est bien réduite, et rares sont celles qui apportent à la Science une contribution vraiment importante. Elles ont l'avantage, aujourd'hui, de forcer l'esprit à conduire jusqu'au bout le travail entrepris, ou simplement elles sont pour le Maître l'occasion de détailler quelques-unes des idées qu'il verse au creuset intellectuel de ses élèves.

Nous ne nous leurrerons pas devant la faiblesse de notre travail.

En choisissant pour sujet d'étude les conditions hygiéniques de la vie des matelots de la grande pêche maritime en France, les difficultés sont apparues nombreuses auxquelles nous allions nous heurter. Et, de fait, celle qui nous arrêta le plus fut l'extrême rareté de documents récents concernant cette vie dont on parle peu, hors les gens des milieux directement intéressés ;

pénurie qui s'explique aisément, car ces gens-là agissent beaucoup, parlent fort peu, écrivent encore moins.

Aussi nous est-il particulièrement agréable de remercier tous ceux qui nous ont aidé : notre Maître M. le Professeur Mandoul, qui a bien voulu présider notre thèse et dont les cours d'hygiène maritime à la Faculté de médecine ont été pour nous un enseignement si riche ; M. le Professeur R. Sigalas, directeur des Laboratoires maritimes d'Arcachon, qui nous a accueilli avec l'obligeance aimable qui lui est habituelle ; M. le Vice-Amiral Lacaze ; MM. Pirot, Pennaneach et Carn, médecins de la Marine, dont l'expérience nous a été si précieuse et qui, malgré la distance, n'ont pas hésité à répondre avec empressement à notre appel ; M. Jolly, administrateur de la Marine ; M. Roger Vercel, cet observateur très averti de la vie des pêcheurs bretons. Sans eux, nous n'aurions pu mener à bien cette tâche. Si elle offre quelque intérêt, celui-ci est, sans nul doute, le fruit de leurs conseils.

Avant de quitter l'Université au sein de laquelle nous sommes entré il y a six ans nous voulons évoquer la fière et grande figure de notre premier maître dont l'enseignement était d'une lumineuse clarté, ce rude breton têtue qui nous apprit à persévérer avec une conscience appliquée dans toute œuvre entreprise : le Professeur Rolland, médecin principal de la Marine, agrégé d'anatomie, mort en service à bord du croiseur *Jeanne d'Arc*, au cours d'une épidémie.

Il était de la même race que ce peuple de pêcheurs auquel nous voulons témoigner notre affection en lui consacrant cette thèse ; lui aussi était attaché à ces hommes dont le courage est la vertu quotidienne et qui s'attaquent chaque jour à la mer pour lui soustraire ce qui est leur gagne-pain, affrontent chaque jour les éléments qui ne trouvent leur maître qu'en Dieu. La pêche est une vie dure, accablante, une lutte continuelle entre la nature et l'homme. Il en vit, il en meurt. Le Médecin est rarement près de lui pour adoucir ses peines et panser ses blessures. Puisse-t-il au moins trouver chez ce dernier une compréhension plus nette, une connaissance plus précise de ses besoins et par son intermédiaire obtenir plus de bien-être.

CHAPITRE PREMIER

LES DIVERS ASPECTS DE LA GRANDE PECHE MARITIME EN FRANCE

Historique.

Depuis le jour où « l'homme au cœur trois fois cuirassé de chêne et d'airain » s'aventura sur la mer hostile à bord d'une fragile coque, les limites de ses explorations ont, siècle par siècle, reculé jusqu'aux confins des océans les plus lointains.

Les populations maritimes ont alors demandé à la mer qui baigne leurs rivages la nourriture dont elles ont besoin. De nos jours, cette pêche cotière est organisée et subvient en France au besoin de milliers de familles : pêche locale aux crustacés, pêche au maquereau sur les côtes de Bretagne, pêche à la sardine et au sprat des côtes occidentales et méridionales de la France. Mais, à mesure que se développaient ces populations, à mesure que croissaient leurs besoins et les exigences des populations terriennes, nos marins montaient vers la haute mer à la recherche de poissons plus nombreux et plus variés.

Dès le ^{xiv}^e siècle, Normands, Basques et Bretons s'en vont vers les brouillards de Terre-Neuve capturer la baleine. En 1500, on y trouve une pêcherie française de plus de 400 marins. Puis la pêche à la morue s'organise et les pêcheurs poursuivent la « piaule » ¹ dans ses migrations depuis Terre-Neuve jusqu'en Islande et au Groënland, remontant bien au nord du Cercle

1. Bancs de morues.

polaire arctique. Cette pêche, qui connut un grand succès puisque, vers la fin du siècle dernier, on pouvait compter sur les bancs treize à quinze mille pêcheurs français, semble subir actuellement une crise dont pourtant on peut croire qu'elle se relèvera, si l'on tient compte de quelques symptômes d'espoir perceptibles depuis deux ou trois ans.

En progression rapidement décroissante jusqu'en 1932, effectifs, tonnages et rendement marquent un léger accroissement depuis cette date.

La Pêche.

La pêche à la morue est pratiquée en France par des équipages normands, bretons et basques enrôlés dans les ports de Fécamp, Saint-Malo, Paimpol, et Binic jadis, Le Havre, La Rochelle, Hendaye, Bordeaux et son « avant-port » Arcachon, centres d'armement de grands chalutiers modernes.

La poursuite de la morue, des explorations scientifiques ont amené les marins à la recherche du hareng de la mer du Nord jusqu'à l'île aux Ours, le Spitzberg, la mer de Barents. Là, toute une population de marins normands et picards se retrouve chaque année au cours de la saison des pêches, d'avril à septembre.

Des côtes de la Bretagne à la même époque partent également, sur des navires plus frêles, les langoustiers de Mauritanie qui allaient même il y a quelques années jusqu'aux Antilles, et les thonnières concarnois descendent vers le golfe de Gascogne, les côtes marocaines, ou remontent vers les côtes d'Irlande qu'ils fréquentent ainsi pendant deux ou trois mois.

Le métier est dur pour tous. Embarqués au nombre de quelques douzaines sur leurs navires légers, ils quittent leur foyer vers le mois de mars, parfois un peu plus tôt, parfois un peu plus tard, laissant à « la mère » les maigres avances données par l'armateur sur le gain final, gain toujours médiocre qui dépasse rarement six ou sept mille francs pour la campagne de Terre-Neuve. Chacun s'embarque qui sur un voilier, qui sur un cordier à moteur auxiliaire, qui sur un chalutier, beaucoup pour

ne pas revenir à terre avant six ou sept mois; quelques-uns, plus favorisés, à bord des chalutiers ou à bord des navires armés pour le thon et le hareng, reviendront deux ou trois fois au cours de la saison.

*
**

Les voiliers.

Les voiliers utilisés en France sont :

du type « *dundee* » pour la pêche du thon et de la langouste ;
du type goëlette à trois ou quatre mâts pour la pêche morutière.

Le *dundee* a pour représentant classique, et le plus pittoresque, le thonnier concarnois ou groisillon aux couleurs vives et gaies qui, chaque année, excite le talent d'une légion de peintres.

Ces *dundees* sont ordinairement de tonnage faible : 40 à 50 tonneaux, longs d'une vingtaine de mètres, larges de six à sept mètres, tirant environ 3 m. 50 d'eau. Grées en côtres à « *tape-cul* », ils sont dotés d'un grand mât de misaine, haut d'une quinzaine de mètres, d'un petit mat dit « *tape-cul* » situé tout à fait à l'arrière et d'un « *bout dehors* » ou « *beaupré* » mobile qui déborde la proue de plus de cinq mètres.

Armés d'un triple jeu de voiles, « *tourmentin* » pour le gros temps, ou « *ballon* » pour avancer même par faible brise, six à sept hommes les montent chaque année à la recherche du thon blanc, quittant vers le mois de juillet les nombreux ports thoniers qu'abritent les côtes de l'Atlantique, pour la durée d'une marée c'est-à-dire d'une quinzaine de jours. Sitôt revenus à terre pour décharger leur poisson, ces hommes repartent pour une nouvelle « *tournée de pêche* » et cela pendant trois mois, jusqu'en octobre.

Les *langoustiers*, les *sardiniers* utilisent le même type de navire ; nombreux sont, d'ailleurs, les bâtiments qui « font le thon » en été, après avoir fait des croisières à la langouste ou à la sardine durant une autre saison. « Et c'est plus de vingt mille

personnes qu'ils font vivre chaque année, sans compter celles qui vivent de l'industrie des conserves » (A. Krebs).

Plus intéressant est le *trois-mâts goëlette* qui fut pendant si longtemps le bâtiment type de la pêche morutière. Monté par un équipage de trente hommes environ, parfois plus, le terre-neuvier est un navire de 300 à 400 tonnes. Certaines goëlettes sont plus petites, sœurs des *Hermine* qui partirent « aux Terres-Neuves » avec Cartier découvrir « ysles et pays où l'on dit qu'il se doit trouver grant quantité d'or ». Armées de vingt-quatre hommes, elles ne jaugent que 180 tonneaux, 100 ou même 90 tonneaux et disparaissent de plus en plus de l'armement.

Ces trois-mâts à gréement latin longs d'une trentaine de mètres entre perpendiculaires offrent un pont chargé à l'avant et à l'arrière de deux gaillards élevés surplombant l'entrée de la cale qui s'ouvre au centre.

Le gaillard d'avant loge une partie de l'équipage qui subit là les coups de masse puissants produits par le navire qui tangue.

Le gaillard d'arrière possède également un poste d'équipage, la cabine du capitaine, et donne place sur son pont à l'homme de barre accoté à la cuisine qu'abrite une cabane de planches bâtie tout à fait au couronnement.

Ce type de bâtiment où toute la place principale est occupée par la cale à poissons fut, pendant de longs siècles, seul en cours sur les bancs de Terre-Neuve ou d'Islande.

Les chalutiers.

Depuis la fin de la guerre de 1914 s'est développée une autre flotte en fer, motorisée, celle des chalutiers qui, aujourd'hui, prédominent. En 1925, 125 voiliers et 18 chalutiers, avec 4.649 hommes, quittaient les côtes françaises pour le grand banc. En 1927, 100 voiliers et déjà 47 chalutiers emmenaient 5.200 hommes à la poursuite de la morue. Onze ans après, en 1938, s'il n'y a plus que 26 chalutiers — car l'armement subit une crise économique sévère — les voiliers sans moteur ont presque disparu : 17 subsistent, tous armés par des armateurs malouins.

Donc, les chalutiers semblent, depuis 1924, devoir remplacer la flottille à voile qui, chaque année, perd des unités. Les premiers construits furent jugés trop petits. On leur avait donné le même tonnage brut que les voiliers. Aujourd'hui, il semble que l'on évolue vers la construction de navires à tonnage dix et vingt fois supérieur.

Les petits chalutiers de cent à deux cents tonnes, longs d'une trentaine de mètres, larges de 6 m. 50 au « fort hors membres », sont encore utilisés pour la pêche au poisson frais dans de nombreux ports de la mer du Nord ou de l'Atlantique. Dunkerque, Boulogne, Dieppe, Lorient, La Rochelle, Arcachon, Saint-Jean-de-Luz, arment pour chaque saison de pêche au hareng, maquereau, sardine, etc., ces petits navires à vapeur ou à moteur, d'une force de 400 CV. en moyenne et capables de contenir 125 à 200 mètres cubes de poisson.

Mais la grande pêche maritime exige des bâtiments infiniment plus vastes et plus puissants, capables de tenir la mer pendant de longues semaines, et de renfermer dans leurs cales la pêche de toutes ces « marées ». Aussi, voit-on l'armement français doter sa flotte de belles unités comme le *Marcella* d'Arcachon, long de 70 mètres, déplaçant 2.340 tonnes, filant ses 11 nœuds et capable de loger 750 tonnes de poisson salé, 100 tonnes de poisson réfrigéré et 30 tonnes d'huile de foie de morue, ou comme le *Merceditta* de la Compagnie « La Pêche au large » de Bordeaux, d'un récent modèle de 2.000 tonnes, propulsé par 1.200 CV. Diesel que peuvent renforcer deux moteurs auxiliaires, et monté par un équipage complet de cinquante hommes.

Cet équipage est logé à l'avant dans deux postes superposés : le supérieur dans le gaillard et l'autre dans l'entrepont. Les officiers de pont et de la machine ont leurs cabines dans le château central. Le poisson remplit la cale qui s'ouvre entre le gaillard d'avant et le château, tandis que l'huile de foie de morue se recueille à l'arrière dans des citernes de 40.000 litres.

Les cordiers.

Ces navires coûtent cher. Un chalutier américain de 1.359 tonnes capable de filer 12 nœuds a coûté récemment 6.750.000 francs; aussi, les constructeurs français se sont-ils, depuis ces toutes dernières années, arrêtés à l'idée mixte du cordier à voile et à moteur auxiliaire. Nous avons eu la chance d'en visiter un, le *Lieutenant-René-Guillon* de la maison Glâtre de Saint-Malo.

Le *René-Guillon* est un puissant voilier vieux de cinq ans (1934), dont la coque gris bleu se profile élégamment sur l'eau. C'est un « trois-mâts » en fer dont le pont, où s'ouvrent la cale à poisson et la chambre frigorifique, est surplombé à l'avant par un gaillard et à l'arrière par une dunette qui joint le château au couronnement.

Elancé, long de 50 mètres, il jauge seulement 860 tonneaux bruts, porte 10.000 quintaux de poissons et file une moyenne de 7 nœuds sous l'impulsion d'une voilure et d'un moteur qui chacun, aux dires du capitaine, ne suffisent pas à lui donner une bonne allure normale. Un équipage de cinquante-trois hommes le monte : trente-six pêcheurs, quelques novices, un cuisinier, un aide mécanicien, commandés par trois officiers de pont et de machine.

Le gaillard d'avant loge des magasins. Ici, l'équipage profite du calme relatif qui règne au centre du navire et habite le château où l'on accède, soit de la dunette par un escalier, soit du pont par une coursive. Les cabines des officiers, le poste d'équipage, la cuisine et le réfectoire occupent les trois côtés d'un carré dont le centre est le puits aux machines.

Sur la dunette, se trouvent placées la barre et la chambre de navigation qui protège le timonier et ses instruments de route.

Dix-huit doris à moteur permettent aux pêcheurs d'aller sans excès de fatigue malgré les lames et le vent, poser leurs lignes, leurs « cordes » aux deux milles hameçons à quelques kilomètres à l'entour du navire.

Des bâtiments comme le *Lieutenant-R.-Guillon* représentent un

progrès remarquable dont il faut saluer l'avènement dans l'armement de grande pêche. Peu nombreux aujourd'hui encore, puisqu'en 1937 on comptait seulement sept cordiers à voile et à vapeur ou à voile et moteur, selon toute vraisemblance, ils vont rapidement augmenter leur nombre.

« On a pu croire que le chalutier ferait disparaître complètement le cordier, mais il semble maintenant, devant les résultats fournis par les cordiers à installation frigorifique et moteur auxiliaire, que la supériorité des chalutiers soit discutable. » Nous avons pu visiter un cordier moderne type « *Guillon* » et un chalutier moderne type « *Marcella* » d'Arcachon, et les comparer. Sur le chalutier, « les bénéfices sont inférieurs, la campagne plus longue et le sommeil plus rare ». Du point de vue confort, les navires modernes « type « *Guillon* » sont supérieurs à tous les chalutiers », et si les risques du cordage sont plus élevés que ceux du chalut, l'adoption de wharis¹ les ramènera à un taux infime. « Enfin, le chalutier employant pour une pêche plus abondante un nombre d'hommes moindre (compensé par les frais d'armement plus élevé) est un agent de chômage. » (Rapport *Ville d'Ys*, 1936).

Aussi concluons-nous avec le commandant Emmanuelli que « le type de navire à *encourager*, si l'on considère l'intérêt des pêcheurs, est le grand cordier à chambre froide et doris à moteur », car il offre des avantages économiques importants par rapport aux chalutiers, et, ce qui nous intéresse plus particulièrement, il permet une vie hygiénique aussi saine et confortable que possible aux hommes vraiment trop déshérités autrefois.

(1) Wharis ou doris à moteur.

CHAPITRE II

I E MARIN

Ses origines — Son recrutement.

Quelle population pratique cette grande pêche maritime ?

On pourrait répondre que tous les pêcheurs depuis Dunkerque jusqu'à Saint-Jean-de-Luz ont peu ou prou « dans leur jeune temps » navigué à la grande pêche. Tous ces hommes, âgés mais toujours robustes, qui, aujourd'hui, s'aventurent encore le long des côtes à la pêche du maquereau, du homard et du poisson frais pour subvenir au besoin de leurs vieux jours, ont, au cours de leur longue carrière sur la mer, labouré de leur chalut, sillonné de leurs lignes les bancs lointains, et vécu la dure vie dont ils parlent toujours avec émotion.

Tout jeunes, en effet, après avoir tâté la rudesse de la mer sur les minuscules embarcations des retraités dont ils occupent aujourd'hui la place, après avoir appris à lutter contre elle ou à se servir de ses forces, ils ont un jour abandonné le pays et se sont inscrits sur le rôle d'un terre-neuvier ou d'un thonier qui armait pour la prochaine campagne.

Ils ont dit adieu alors à la maison noire et humide où logeait toute la famille : la mère, les gosses et souvent le grand-père, demi-soldier qui, à force de raconter ses aventures, a fait entendre au petit-fils l'appel du Grand Banc. Maison souvent sordide où règnent, malgré les prodiges d'ordre et de travail de la mère, l'air vicié et le pain noir. On n'a peut-être pas assez pensé aux mauvaises conditions dans lesquelles vivent à terre ceux qui vont constituer les équipages de notre flotte de guerre. Un député a

récemment rappelé fort à propos au Parlement (Débats février 1939) combien il importait de maintenir en bonne forme physique les matelots de la Marine marchande qui constituent l'immense réservoir où puise pour ses besoins la Marine nationale. Mais l'hygiène ne doit-elle pas aussi pénétrer jusque dans leurs foyers et faire disparaître les taudis froids et humides où se développent si péniblement de jeunes mousses, mal logés et mal nourris ? Certains, devant les déchets des examens médicaux d'aptitude à la mer, ont « crié à l'alcoolisme et aux dégénérescences héréditaires. Si l'on avait mieux étudié les ressources financières de ces pauvres gens, fait remarquer le Dr Penne-neach, on aurait vu que, malgré le grand air de la côte, ils étaient insuffisamment nourris ».

Hygiène familiale.

De quoi vivent-ils, en effet ? Pendant la campagne, quand le père est absent, la famille grignote au jour le jour les « avances » faites au pêcheur par l'armateur sur les gains futurs. Avances dérisoires, quelques milliers de francs, à peine 2.000 ou 3.000 francs dont il faudra peut-être rendre une partie si la campagne est mauvaise.

La vente de quelques légumes, produits du petit lopin de terre cultivé par les femmes... quand on la chance d'en posséder un, la vente des produits de la pêche de l'ainé, et du grand-père qui, parfois, apporte aussi sa pension, achèvent le maigre pécule sur lequel tout ce monde va vivre jusqu'au « retour », vers la fin de septembre, sept mois plus tard. Aussi, la table familiale offre-t-elle aux jeunes appétits aiguisés encore par l'air du large la maigre pitance d'une soupe aux choux ou d'une soupe de pois-sons qui constitue le plat quotidien souvent unique.

La nourriture est insuffisante. Quant à l'hygiène, faut-il seulement en parler ? Elle est inexistante. Tout le monde vit pêle-mêle « dans la pièce », unique elle aussi, où petits et grands, marmaille et parents sont assemblés jour et nuit. Le lit clos breton n'existe plus guère aujourd'hui, mais, dans un coin de la salle sombre, le lit de bois soutient une pile élevée de couëttes,

de matelas, d'édredons, et de lourds rideaux de drap poussiéreux les abritent avec soin du peu d'air frais qu'une étroite fenêtre laisse filtrer.

Les soins corporels sont impossibles dans ce milieu où règne la plus grande promiscuité. Un peu d'eau froide enlève, le matin, la crasse qui recouvre les joues et les mains des plus zélés.

Quand on a vu, dans ces taudis, vivre les jeunes hommes de nos bourgades maritimes, peut-on s'étonner du déchet que rejettent les examens médicaux de recrutement et peut-on s'étonner de les voir perpétuer tout au long de leur vie les mauvaises habitudes prises ? Ces hommes-là auraient bien du mérite de pratiquer à bord une hygiène meilleure quand plus d'obstacles encore s'y opposent !

Mais pourquoi partent-ils donc si la vie qu'ils adoptent est encore plus dure que la vie qu'ils quittent ? Laissons à un vieux des bancs exposer en son langage imagé « pourquoi on peut faire un métier pareil ».

« Eh ben ! qu'est-ce que vous voulez, expliquait-il à l'Aumônier des Terre-Neuvas, on a ça dans le sang. Vous autres, les savants, vous dites, je crois, que c'est de l'atavisme. Les parents, au souvenir de leurs misères, jurent leurs grands dieux que jamais leurs enfants n'entreront dans ce bagne. Et leurs enfants, dès l'âge de 14 ans, sentent la fièvre de la mer qui leur brûle le sang, et ils partent, les uns par coup de tête, pour satisfaire leur esprit aventureux ; d'autres par nécessité, pour gagner leur beefsteack. On s'enroutine là-dedans et ça y est ! On ne peut plus se déclouer de la mer. »

Plus que toutes les vocations, plus que la « fièvre de la mer », c'est la nécessité de vivre qui est le meilleur agent de recrutement.

Comment se fait le recrutement.

Aussi, dès qu'un capitaine se met à la recherche d'un équipage, sur l'ordre de son armateur, voit-il affluer les demandes. La nouvelle se répand vite dans les ports, et de cabarets en cabarets, on se raconte qu'un tel arme pour le banc et cherche

des hommes. Plus de bras qu'il n'en faut se proposent, parmi lesquels le capitaine fait son libre choix, mais il veut « surtout et avant tout des hommes forts et vigoureux ayant fait leurs preuves comme pêcheurs. Il tâche d'abord de conserver les matelots de la campagne précédente, en qui il a reconnu ces qualités. Il s'efforce de s'en attirer d'autres, dont la réputation est établie. Et, pour ce faire, entre les capitaines existe alors une véritable lutte. On cherche à se *soutirer* les uns aux autres les hommes dont on sait les capacités et l'endurance... » (D^r Coquin.)

Alors qu'on pourrait ouvrir un bureau de recrutement où les hommes viendraient proposer leurs services et montrer leurs références professionnelles et médicales, bureau officiel où les délégués des divers armateurs siègeraient devant leurs registres d'enrôlement, il se passe, au contraire, des faits parfois répugnants à l'abri des salles embuées des « cafés ». « Entre capitaines, insiste Dijonneau, dans sa thèse inaugurale, c'est une véritable lutte de finesse pour s'arracher les meilleurs hommes et on ne regarde à rien pour réussir. » Un homme hésite-t-il à embarquer sur tel bateau ou sur celui d'un capitaine concurrent, quelques verres d'alcool auront vite raison de ses hésitations ; et, lorsque le brouillard de l'ivresse se sera dissipé, le matelot aura la stupeur d'apercevoir sa signature qui l'engage sur le rôle. Parfois même, raconte toujours Dijonneau, le capitaine lui aura versé « les avances », au cours même de cette soirée, où le matelot ivre se sera, malgré lui, engagé ; les avances ont servi à payer l'orgie et, le lendemain, il faudra, ou se résigner à cet engagement, ou rembourser ; mais où trouverait-il l'argent nécessaire ?

Nous voulons espérer que les choses ont changé depuis 1909, où le D^r Dijonneau relatait ces faits.

Depuis ce temps, le règne de l'alcool à bord est passé ; il ne constitue plus le « repas » habituel du pêcheur. Espérons qu'il a, en même temps que sa valeur « nutritive », perdu sa valeur d'agent recruteur. En tout cas, aucun règlement ne vient, de nos jours, protéger la liberté du choix ni la dignité des hommes qu'on enrôle pour les bancs, et nous ne fondons nos espoirs en un

recrutement loyal et garantissant la liberté des hommes que sur l'évolution favorable qu'on peut constater dans la mentalité des capitaines d'aujourd'hui.

Pourtant, il serait bon, croyons-nous, que les faits soient prévus, et que l'on créât un bureau, provisoirement ouvert au début des saisons de pêche, où les hommes viendraient demander à s'enrôler sur un navire de leur choix, apportant leurs preuves de savoir professionnel sous forme d'attestations de leurs anciens capitaines et des preuves de leurs forces physiques, sous forme d'un certificat médical d'aptitude à la mer.

Examen médical d'embarquement.

L'examen médical, longtemps demandé par les médecins des Stationnaires de Terre-Neuve et d'Islande, chargés d'assurer l'assistance aux pêcheurs, qui voyaient là-bas éclater si malencontreusement les conséquences des enrôlements non contrôlés, a été enfin rendu obligatoire.

Dans quelles conditions se passe cet examen ? En principe, aucun homme ne peut embarquer sans attester de son aptitude au service de la mer. Aussi, le matelot qui a sollicité son embarquement va-t-il trouver le médecin agréé par l'autorité maritime pour subir un examen et lui demander un certificat. Dans les grands ports, ces médecins sont des médecins de la Marine nationale ou des médecins brevetés de la Marine marchande. Mais la majorité des matelots de la grande pêche vient de la campagne, de ces innombrables bourgades dont un seul médecin, parfois, assure le service médical.

Celui-ci voit alors affluer dans son cabinet, au cours des jours qui précèdent l'appareillage, tous les « gars du pays » qui veulent embarquer. Son temps est déjà pris par ses visites, ses consultations habituelles, les appels d'urgence. Aussi, faute d'organisation, peut-on déplorer des faits lamentables que relatent, chaque année, dans leurs rapports de mer, les commandants des Stationnaires.

Les visites médicales passées, sur les bancs, par des médecins de la Marine, à chaque campagne, découvrent des maladies qui

entraînent une incapacité de travail totale ou partielle et que l'examen préalable à l'embarquement aurait dû découvrir.

C'est ainsi que l'insuffisance des examens médicaux laisse passer des faits pathologiques qu'un simple coup d'œil aurait révélés.

Dès 1920, Schennberg voit un pêcheur « atteint d'une large éventration, suite de blessure de guerre, qui ne pouvait fournir aucun travail, et qui avait, pourtant, un certificat médical attestant son « aptitude à l'embarquement ». Il est vrai qu'il avait été examiné tout habillé !... ajoute-t-il.

En octobre 1937, le médecin de l'avis *Ville-d'Ys* fait débarquer au « General Hospital » de Saint-Jean de Terre-Neuve, B... Alphonse, qui souffre d'une « scoliose dorsale très accentuée liée à de nombreux ostéophytes des corps vertébraux ».

Au cours d'une autre exploration ce même médecin rencontre « Le P..., dorissier, porteur d'une fistule anale périnéale antérieure et de troubles pulmonaires suspects ». Or, cet homme est déjà réformé par la Marine nationale pour tuberculose pulmonaire ouverte et fistule anale ! Le P... s'était bien gardé de le révéler à son médecin, évidemment, mais un examen correct de la part de celui-ci aurait facilement fait découvrir ces infirmités.

Le nombre des cas de tuberculose pulmonaire rencontrés sur les bancs est, d'ailleurs, très important.

Le médecin-major de la Station navale de Terre-Neuve fait hospitaliser, en octobre 1937, au « Grace Hospital » de l'Armée du Salut, M... Alphonse, atteint de tuberculose du sommet gauche avec caverne, mauvais état général, laryngite suspecte et troubles gastro-intestinaux associés. « Ce matelot avait passé une visite médicale un mois auparavant son embarquement, et son départ pour la grande pêche. »

Sur le même bâtiment, l'année suivante, le médecin-major de l'avis *Ailette* découvre « M... L..., 19 ans, mousse, qui présente une débilité mentale telle qu'il est incapable de répondre correctement aux questions les plus élémentaires. Inutilisable à bord autrement que sous surveillance et pour les besognes les plus simples, il a, d'ailleurs, été rétrogradé de l'emploi de novice

en 1937 à celui de mousse en 1938. Apte au point de vue physique, il n'en est pas moins vrai que sa déficience psychique est une source de dangers constants à bord ». Comment cet être débile et dangereux pour tous a-t-il pu faire deux campagnes au moins, c'est-à-dire subi, sans dommage, deux examens médicaux ? Cette question nous porte à croire qu'un médecin apitoyé et complaisant a permis ainsi à une famille de se débarrasser pour un temps du fardeau de ce jeune homme tout en améliorant ses ressources.

Dans la même campagne, le médecin de l'*Ailette* rencontre l'*Urania*, un voilier dont le cuisinier, 56 ans, est dans une telle misère physiologique que, depuis la mi-juillet, il est dans l'impossibilité d'assurer son service. « Carence qui ne peut être que préjudiciable à la santé de l'équipage », écrit ce médecin dans son rapport. Ce cuisinier, grabataire en juillet, pouvait-il être réellement sain en avril ou même en mars ?

Nombre de ces malades sont découverts à la fin de la campagne, après six ou sept mois de travail sur les bancs. Aussi, peut-on objecter qu'apparemment sains au départ, ils sont victimes du climat et de la dureté du travail, voire même de l'hygiène déficiente du bord. Certes, ces facteurs doivent entrer en considération. Mais une telle objection tombe lorsque, dès le début de la saison de pêche, le médecin est obligé de faire hospitaliser des malades graves atteints depuis longtemps par la maladie. C'est ainsi que le médecin-major de l'*Ailette* voit, le 20 juin, à l'hôpital d'Hammerfest, le jeune D... H..., matelot léger, 18 ans, en « très mauvais état général, température vespérale, troubles pulmonaires suspects, synovite suspecte des péroniers latéraux de la jambe gauche, dont les premiers signes se seraient manifestés en France en février ». Le diagnostic de tuberculose a été fait quelques jours après à l'hôpital, à l'aide de la radio, de la recherche de la sédimentation, et le traitement chirurgical a été entrepris.

Eccœuré par les trop nombreuses constatations de cas semblables au cours de la campagne, le médecin de l'*Ailette* s'élève

alors violemment contre la façon dont sont passés ces examens médicaux d'aptitude à l'embarquement.

« Si les dires de ce jeune pêcheur sont exacts — et il n'a aucun intérêt à farder la vérité — la seule visite qu'il ait passée à l'embarquement a été faite *la veille de l'appareillage*, et dans des circonstances qui en ont fait plus un record de vitesse qu'un examen sérieux, puisque le médecin agréé aurait eu à voir, dans un même après-midi, les équipages de trois chalutiers, soit environ cent cinquante hommes. Il est compréhensible que, vu ainsi en quelques secondes (une ou deux minutes au maximum), ce jeune homme ait été jugé apte à l'embarquement. »

Que penser d'une pareille « visite », à la veille d'un appareillage ? Il est bien impossible au médecin de pratiquer un examen sérieux et indépendant de toutes considérations étrangères. Pour ce médecin « du pays », refuser un homme c'est aller à l'encontre des vues de l'armateur, qui évalue les répercussions financières d'un retard d'appareillage « sans s'arrêter, fait remarquer le commandant de l'*Ailette*, à évaluer les frais toujours considérables d'une hospitalisation à l'étranger » ; c'est causer des ennuis au capitaine qui, au dernier moment, devra trouver un remplaçant ; aussi celui-ci, à la faveur d'un examen-éclair, espère-t-il faire passer un homme physiquement douteux, mais dont il a pu apprécier l'adresse manuelle sans vouloir penser au risque de s'en trouver privé par la maladie. Refuser un homme, c'est encore aller à l'encontre des intérêts immédiats du marin lui-même, « qui vient de faire les frais de son équipement, et qui, même s'il se sait malade, espère, ou pouvoir continuer son métier, malgré tout, ou, au pis aller, mettre son affection sur le compte du service ».

Et le commandant de l'*Ailette* ajoute alors une remarque judicieuse qui fait toucher du doigt la plaie véritable, indiquant même le remède : « Devant cette coalition d'intérêts, le médecin local se trouve d'autant plus désarmé, qu'outre le souci de ne léser personne, le souci de ménager ses intérêts l'incline à ne pas se montrer trop sévère pour des gens qui forment bien souvent sa clientèle. » Il s'agit là d'un problème sur lequel ont

insisté les quelques médecins et administrateurs de la Marine et capitaines mêmes que nous avons eus l'occasion d'interroger.

Réformes.

De l'avis de tous, deux réformes s'imposent à ce sujet :

D'abord, l'obligation de passer la visite d'embarquement au moins huit jours avant l'appareillage; le médecin pourrait ainsi examiner cliniquement à loisir chaque homme qui se présente à lui et si besoin est, recourir à des examens spéciaux, tels que : radiographie, afin de dépister les lésions viscérales, articulaires ou osseuses, examens bactériologiques grâce auxquels on ne laisserait pas passer les tuberculoses ouvertes, les contagieux (gonococciques, par exemple, etc), des examens humoraux tels que le Bordet-Wassermann, ou même des examens très spéciaux tels que le Frei pour déceler des maladies difficiles à diagnostiquer sûrement par la clinique.

Passant la visite huit ou dix-huit jours à l'avance, le médecin pourrait même exiger l'exécution de quelques traitements en vue d'améliorer l'état de certains organes : des soins dentaires pourraient rapidement parer à des troubles gastro-intestinaux futurs si fréquents sur les bancs et qui ont pour cause bien souvent non pas seulement la monotonie des menus, mais l'impossibilité de mastiquer où se trouvent bien des marins. On pourrait également améliorer la vue ou l'ouïe de beaucoup par des moyens simples, améliorations qui éviteraient bien des accidents ; on pourrait même, par une frotte énergique ou des moyens plus modernes et plus doux, lutter contre les parasites nombreux dont quelques matelots sont porteurs.

*
**

La seconde réforme est, sans nul doute, aussi nécessaire que la première ; elle est peut-être même plus urgente. Pour garantir l'indépendance des décisions médicales, il faudrait donner à des médecins étrangers à la région le rôle de médecins visiteurs jusqu'ici tenu par les médecins locaux. Les commandants des

Stationnaires de la grande pêche sont unanimes à réclamer cette réforme et demandent qu'on fasse appel à des médecins de Marine qui passeraient dans les ports d'armement quelques semaines avant l'époque des départs. Ces officiers pourraient s'entendre avec l'administration des dispensaires ou des hôpitaux locaux pour y établir leur cabinet de consultation et utiliser le matériel des laboratoires déjà organisés.

Non seulement leur rôle serait de filtrer les candidats et de retenir les malades ou les infirmes, mais il leur faudrait également refuser le certificat d'aptitude à ces enfants de 15 ans, de 12 ans même que, parfois, on embarque sous prétexte qu'ils sont accompagnés d'un parent.

Embarquement des enfants.

Le règlement actuel permet, en effet, l'embarquement des enfants de 15 ans, âge minimum, pour les fonctions de mousse, mais il tolère celui de moins de 15 ans, depuis 13 ans, ou même 12 ans s'ils sont titulaires du Certificat d'Etudes primaires, à condition qu'ils partent avec un membre de leur famille. Et l'on trouve toujours dans l'équipage un « parent ».

Sur ce point, le règlement devrait être radicalement changé, car il est inadmissible de laisser des enfants « vivre à la mode du Grand Banc » quand cette vie est déjà si pénible pour des hommes. « J'estime que les mousses ne devraient pas être embarqués sur les navires de grande pêche. Cette vie n'est pas faite pour des enfants », affirme avec véhémence le commandant de l'avisos *Ville-d'Ys*, dans son rapport de fin de campagne 1938.

Une enquête récemment entreprise par le ministère du Travail sur les jeunes gens mineurs inscrits au chômage à Paris (*Siècle médical*, 15 mars 1939) a montré la nécessité d'une « politique de l'adolescence » prolongeant au delà de l'âge scolaire la politique de l'enfance actuellement en vigueur et l'utilité de « retarder l'âge légal du travail, d'utiliser l'intervalle libre pour le développement physique des enfants en le continuant avec leur formation professionnelle... ». Améliorer la race en dévelop-

pant l'état du corps et la valeur technique professionnelle des jeunes, voilà une conclusion excellente de cette enquête médico-sociale que nous désirons vivement voir entrer d'ici peu en pratique dans le domaine qui nous intéresse aujourd'hui : l'individu et la société ne peuvent qu'y gagner.

CHAPITRE III

LA VIE A BORD

La vie qui s'offre au matelot de la grande pêche diffère selon le bâtiment qui le porte et le mode de pêche qu'il pratique.

En France, nos marins sont restés fidèles aux plus vieilles traditions. La ligne est l'engin sans doute le plus répandu. La pêche du thon se pratique encore aujourd'hui comme elle se pratiquait il y a trois siècles, et la « corde » utilisée depuis toujours pour pêcher la morue, corde que le chalut avait un moment voulu reléguer, semble depuis ces toutes dernières années reprendre son importance première.

Nous ne pouvons, cependant, nier la place prépondérante du chalut ; à lui seul il constitue le moyen de capture du hareng par exemple, et, depuis la guerre jusqu'aujourd'hui encore, rapporte chaque année la plus grosse part des morues françaises.

Nous ne parlons que pour mémoire des engins tels que filets dérivants et filets tournants appelés peut-être, dans certaines pêches, à un grand avenir, mais qui n'ont guère été jusqu'ici utilisés chez nous qu'à titre d'essai.

Le matelot va donc pratiquement pêcher au large morue, hareng ou thon selon deux modes principaux : ligne ou chalut.

La ligne. — Le lignage.

Mais la ligne s'utilise de deux façons qui imposent à l'homme deux modes de vie bien différents : l'un, le « lignage » à bord, le moins pénible apparemment se pratique surtout dans les mers froides d'Islande et du Groënland. Le voilier a repéré la présence de la « piaule », Il stoppe et du bastingage chaque homme laisse

tomber une ligne de deux cents mètres tendue par un plomb de trois kilogs sur laquelle est frappé un filin d'un mètre environ qui porte l'appât, sorte de poisson en fer blanc entouré d'une touffe de crins pour dissimuler l'hameçon.

« Le pêcheur la hale et la file tour à tour pour donner à l'appât, par ce mouvement de va-et-vient une apparence de vie qui attire le poisson. » (Dijonneau.) Et ainsi durant des heures. Besogne fatigante, exténuante où l'homme immobile à la même place subit, sans abri, l'assaut des rafales de mer, les morsures de la neige et de l'eau salée.

Le cordage.

L'autre mode de vie que la pratique de la ligne impose au pêcheur est tout aussi pénible, harassant, et certes plus dangereux encore. C'est le « cordage » des Terreneuvas.

« Debout à trois heures du matin, si le capitaine juge que le temps est maniable (et il est rare qu'il ne le soit pas), ils crochent immédiatement dans leurs doris et halent sur les avirons pour aller, à deux ou trois milles de là¹.

» Par un temps calme, la relève des lignes est déjà une opération qui demande des efforts considérables. Mais tirer, pied par pied, d'une profondeur de 70 à 100 mètres des kilomètres et des kilomètres de lignes debout dans des doris chancelants, crossés par les lames, brûlés par les rafales en garant leurs doigts gourds des deux mille morsures d'hameçons alors que souffle la bise ou que tombent les bruines glaciales, et qu'au poids ordinaire des lignes s'ajoute le remorquage de la « chaloupe » contre le vent et contre la lame, c'est là un travail exténuant. Et cette levée des lignes qui dure quatre heures en moyenne peut en atteindre huit ou douze les jours de dur tirage. » (R. P. Yvon.)

Travail de la morue.

Traînant leurs morues contre vent et courant pendant deux à trois milles, ils reviennent à bord et là, après un repas bien

1. 1 mille = 1.852 mètres.

gagné, pas de repos : il faut traiter la morue : il faut « l'ébréguer ¹ », la « décoller ² », la « trancher ³ », l'« énocter ⁴ », la laver, l'empiler, la saler. Chacun trouve là sa spécialité et le pont offre alors le spectacle à la fois curieux et écœurant de l'activité de ces hommes au milieu d'un magma visqueux de détritits et de sang. Après cela le repos ? non, pas encore ; il faut « boetter ⁵ » les lignes avec leurs milliers d'hameçons. « Il est difficile de se faire une idée de la somme de travail que représente ce boettage. Se battre pendant sept ou huit heures contre une manne de lignes brouillées, un inextricable fagot de cordes hérissées d'hameçons semblables à des ronces et à des épines d'acier qu'il faut démêler, dénouer, réparer et boetter. Et comme tout ce travail se fait à moitié plié en deux, on peut s'imaginer qu'il n'a rien de récréatif », fait remarquer judicieusement un homme qui en fut souvent le témoin ému, le R. P. Yvon, aumônier des Terreneuvas.

Harassés, muscles endoloris, les reins sciés, les hommes n'ont pas encore gagné le droit d'aller « faire un somme ». Vers cinq ou sept heures du soir, il leur faut de nouveau « crocher » dans les doris et refaire à la nuit tombante les deux ou trois milles du matin pour aller larguer les cordes.

Au retour, le repas, la pipe avant de tomber sur la couchette, assommé par les fatigues du jour qu'une trop courte nuit essaiera en vain d'effacer.

Et le même écrasant labeur se répétera tous les jours pour chacun des vingt ou trente hommes depuis avril jusqu'en septembre, pendant six mois.

La pêche au thon.

La ligne est encore utilisée, et d'une façon particulièrement originale, par les pêcheurs de thon. Ceux-ci, nombreux surtout le long de la côte atlantique, arment leurs dundees dès le mois

1. La vider.

2. Décoller la tête.

3. Pour enlever la colonne vertébrale.

4. Vider ses deux poches de sang.

5. Amorcer.

de mars ou d'avril pour pratiquer la pêche jusqu'en octobre, plus tard même, par petites périodes de dix, douze jours de mer. Les lignes sont fixées à des perches ou « tangons » de bois qui, « abattus pour la pêche d'une façon oblique de chaque côté du bateau », débordent la lisse d'une dizaine de mètres.

Chacun de ces tangons porte cinq lignes de longueur variable : 80 brasses à la plus éloignée du bord, 40 à la plus proche. En leur milieu un filin, dit le, « hale à bord » permet d'amener la ligne à laquelle un poisson a mordu.

Une autre ligne est fixée de la même façon à une perche surmontant le mât de « tape-cul » et du plat bord partent des lignes traînantes dont trois, « le bonhomme », le « rikiki » et « la bonne femme », se trouvent attachées au couronnement. Chaque thonier porte donc ainsi 15 à 18 lignes que l'on rentre à la nuit pour les filer à nouveau dès l'aube, car le thon ne mord que le jour.

Suivant l'époque, le thonier se dirige vers le Cap Finistère ou le sud de l'Irlande à la recherche hasardeuse du thon ; il sonde à coups de lignes des centaines de milles, parfois sans résultats, presque toujours sans renseignement.

Mais la sonnette, enfin, ou le marteau de bois attaché à une ligne vient de se faire entendre ; un matelot se précipite et amène à lui lentement le filin tendu. « Les poissons sont au bout. D'un geste vigoureux, les pêcheurs les font passer à bras tendus au-dessus des parois. En effet, il ne faut surtout pas les cogner contre le plat bord de la lisse, car, d'un coup de queue, le thon se décroche et retourne à la mer. La prise est sur le pont. L'hameçon est aussitôt décroché et remis à l'eau, le poisson est tué d'un coup de « picot » derrière le crâne » (A. Krebs), puis vidé, soigneusement lavé ; on le suspend par la queue à une poutre fixée entre la misaine et l'artimon, au grand vent, qui va le faire sécher jusqu'au retour.

Quand « le banc travaille », c'est-à-dire que le poisson mord, les thons embarquent les uns après les autres, rapidement ; les gros sont hapés à l'aide d'un crochet spécial ou « Baz croc » des Bretons, pour les soulever par-dessus bord ; les petits sont

amenés en halant les filins. Quand les pêcheurs « paumaillent »¹ ainsi les lignes pendant plusieurs heures, cette pêche devient une opération « très fatigante, car elle cisaille les mains. Un court moment de répit est employé à vider les thons qui encombrent le pont, et tout le pont se couvre de sang rouge. Cela donne l'impression d'une véritable boucherie ».

Après la pêche, lavage du pont, puis le repos. Les hommes ont toute la nuit pour dormir.

La pêche du thon est, on le voit, bien moins harassante que le cordage de la morue : la vie à bord est mieux réglée, les repos permettent en temps ordinaire de compenser les fatigues du jour. En outre, les campagnes sont de courte durée, quelques jours, trois semaines au maximum, et si un nouveau départ succède rapidement au retour, l'homme a pu, cependant, prendre contact avec la terre, avec les siens, facteurs de repos moral dont ne peut bénéficier le pêcheur morutier qui ne voit jamais au pays fleurir les arbres.



Le chalut.

Aussi pénible est, d'ailleurs, le sort de ce dernier s'il s'est embarqué sur un chalutier. Certes, il reviendra bien en France deux ou trois fois dans la campagne, sans compter les escales fréquentes au cours desquelles il touchera terre pour « faire » de l'eau, du mazout ou du courrier. Mais sa vie à bord sera dure. Quel que soit le temps, il travaille. « Il n'y a pas d'heure pour le repos. Aucune considération ne tient devant ces deux faits : la piaule passe, le poisson donne : il faut le saisir. Le travail n'est même pas limité par les forces humaines, mais uniquement par l'impossibilité de travailler » (R. P. Yvon).

Et, même s'il y a « cavoine », si l'abondance du poisson « le justifie » (!), pas de repos ; « la machine peut travailler nuit et

1. Tirent avec les mains.

jour, l'homme travaillera nuit et jour. On mangera quand on pourra ; on dormira si on en trouve le temps » ; « sept heures en trois jours » c'est bien assez ; on est à la part, « il faut crocher » dans la morue...

« Sur les bancs, l'ordinaire du travail c'est dix-huit heures d'affilée. Au Groënland, le soleil est cruel. En luisant pendant 22 heures, il condamne le marin à un travail forcé de 22 heures » (R. P. Yvon).

Et quel travail ! soulever plusieurs fois par jour les lèvres de fonte du chalut avec leurs pesants « diabolos », filer les « funes »¹, décrocher les « panneaux »², haler la « vérine »³ malgré roulis, tangage et paquets de mer qui s'affalent sur le pont visqueux.

Pendant deux heures, le navire tire le chalut et c'est un repos pour les hommes. Ceux-ci travaillent généralement en trois bordées : deux sont sur le pont, une se repose. « Il y a donc en permanence vingt-quatre à vingt-huit hommes sur le pont. Ceux-ci ont, en principe, huit heures de repos sur vingt-quatre heures, mais il faut prélever le temps des repas, de se dévêtir, laver, etc..., au total cinq à six heures de sommeil quel que soit le temps. Sur certains chalutiers de Fécamp, tous travaillent en une seule bordée (trente hommes) avec repos dans les temps morts de la pêche. Méthode plus pénible, mais qui rapporte plus à chaque pêcheur » (rapport *Ville d'Ys*, fin de campagne 1937).

Car, au fond, tout réside en cela : gagner de l'argent ; que l'on courre après la morue, le thon ou le hareng, que l'on risque sa vie à bord d'un doris, qu'on s'épuise à haler des « cordes » ou les filins d'un chalut, une idée domine les pensées de l'homme : gagner de quoi vivre ; un poisson pris est une pièce de monnaie dans la poche, puisqu'on « est à la part » ; plus on pourra en prendre, plus on sera riche. Toute la vie s'organise donc en fonction du poisson ; la pêche prime tout ; le travail d'abord ;

1. Filins qui rattachent au navire les commissures labiales du chalut.

2. Servant à écarter les lèvres du chalut et à maintenir sa gueule béante.

3. Filin destiné à rapprocher et leur donner une même longueur.

les hommes eux-mêmes n'acceptent de dormir que lorsqu'ils « n'en peuvent plus » et « ronchonnent » dans les postes d'équipages, au cours des « marées de cabane » où la tempête interdit toute pêche.

Moral des équipages.

C'est pendant ces heures de loisirs qu'alors surgissent « les idées », comme ils disent, le cafard, la sensation consciente de cet isolement sinistre où ils vivent depuis tant de mois. La nostalgie du pays, l'inquiétude des siens, empoignent l'âme du pêcheur. Souvent sans nouvelles depuis longtemps, — il en reçoit deux fois, trois fois, dans la campagne — le marin est terriblement anxieux. « Sous un extérieur rude et parfois brutal, le marin garde toute la tendresse de son cœur, et ce cœur a gardé tout son appétit d'affection »... qu'il ne peut satisfaire. « De cette privation, résulte une dépression morale, une sorte de tristesse méfiante qui ouvre la porte aux passions noires; le découragement, le pessimisme... les « idées » s'enracinent dans son cerveau affaibli », et on en voit se consumer dans la mélancolie, gardant « l'esprit à vif comme leurs mains, plongés qu'ils sont dans un noir mutisme et ramassés farouchement autour de leur angoisse » (R.-P. Yvon).

Parfois, le courrier vient à point rompre ce cauchemar. Quelles que soient les nouvelles qu'il apporte, il sera le bienvenu, et le capitaine fera des milies et des milles dans la « boucaille »¹ pour le chercher.

Aussi, quelle déception pour tous si le stationnaire n'a pas reçu les nouvelles qu'on attendait. Les adresses mal faites l'ont fait mal répartir ou la négligence des armateurs l'a laissé diriger vers un point où le bateau peut-être ne touchera pas. Peut-être même l'armateur a-t-il oublié de verser à la Société des Œuvres de Mer, pour sa tâche de bienfaisance, « la modeste cotisation d'usage », comme le Père Yvon en rapporte le fait. Alors on grogne, on s'indigne, on fait la grève. « Pas de lettres, pas de travail », avertit un radiogramme immédiatement envoyé à l'ar-

1. Brume épaisse et visqueuse.

mateur. Ou bien on devient tout à coup nettement sensible à l'extrême dureté du métier, aux inégalités dont on souffre vis-à-vis des travailleurs qui restent à terre. Alors, on écoute les jeunes dont certains manifestent un mauvais esprit systématique (rapport *Ville d'Ys*, fin de campagne 1937).

Et ce vent de fronde ou de mécontentement est plus violent « sur les chalutiers où les équipages sont disparates et de moindre qualité parce que le métier est plus facile, où les hommes restent groupés et ne pratiquent qu'un travail collectif » que sur les voiliers dont les équipages sont faits « de matelots spécialisés, où chaque homme travaille autant pour lui que pour l'ensemble et où le métier est peut-être moins démoralisant ».

Il faut noter cette rancœur accrue contre la dureté du métier, l'insuffisance des gains et aussi sur certains bateaux les lacunes de l'armement, car cette rancœur qu'une certaine presse entretient risquerait de rendre critique la situation entre armateurs et marins et va obliger les premiers à améliorer la situation matérielle et morale de leurs collaborateurs.

CHAPITRE IV

AMELIORATIONS

« L'hygiène n'est point une science,
c'est une vertu ». J.-J. ROUSSEAU.

Les améliorations à apporter dans la vie des équipages de la grande pêche devront porter sur le confort à bord, la sécurité dans le travail et sur une dépense plus rationnelle des forces physiques des hommes.

Nous ne nous attarderons pas à montrer leur nécessité. Les différents rapports de mer des officiers de la Marine chargés de la surveillance des bancs de pêche, sont unanimes à réclamer la disparition de ces postes d'équipages empuantis et humides dont ils constatent encore avec stupéfaction l'existence ; ils s'élèvent tous contre les habitudes de malpropreté corporelle qui font ce qu'on appelle là-bas « vivre à la mode du Grand Banc » ; ils s'insurgent également contre la négligence des capitaines qui laissent leurs navires sombrer dans une crasse envahissante. Pour lutter contre ce lamentable état d'esprit, le gouvernement avait, en 1896, décidé d'attribuer chaque année une prime de 100 à 200 francs aux capitaines des bâtiments bien tenus, et d'accorder, en outre, une prime de 500 francs — jolie somme alors — à celui dont le navire surpasserait de loin en propreté tous les autres. Guidés par l'intérêt, les capitaines avaient alors montré quelque zèle. En 1920, cette prime fut remplacée par une inscription d'honneur au *Journal officiel*, et, subitement, le zèle tomba.

Certains armateurs semblent pourtant avoir compris la néces-

sité de rendre la vie aussi confortable que possible à leurs équipages. Aussi, serait-il bon qu'un règlement vînt les aider à remplir cette tâche et leur indiquer les moyens à prendre.

I. AMELIORATION A APPORTER DANS LA CONSTRUCTION DU NAVIRE

L'un des premiers sera d'apporter des améliorations dans l'architecture des navires.

Les constructeurs étrangers en ont déjà réalisé un certain nombre. Un récent projet allemand de chalutier insubmersible était assujéti par les règlements à remplir certaines conditions, dont celle-ci : « L'installation intérieure, en particulier en ce qui concerne le logement de l'équipage et l'hygiène, doit être conforme aux prescriptions de l'office *Beauté du Travail*. Il serait souhaitable de voir nos constructeurs français s'inspirer de prescriptions semblables. Nous n'aurions plus alors à souffrir dans notre honneur national en constatant le modernisme des bâtiments étrangers : Canadiens, Danois, Portugais et autres.

Le pont.

Sur les futures unités qui viendront rajeunir notre flotte de pêche, nous considérons qu'il serait utile de « modifier la disposition habituelle des ponts de façon à faciliter la manœuvre » Sur ceux de certains chalutiers allemands, « de l'espace a été gagné, de l'ordre a été mis, d'où manœuvre plus rapide et effort diminué. D'autre part, le rendement d'un homme à bord est d'autant meilleur qu'il peut récupérer des forces ; aussi, a-t-on prévu des postes pour prendre les repas, des douches, des lavabos, des cabines à plusieurs au lieu de postes d'équipages. Ces mesures datent de cinq à six ans et sont maintenant précisées dans les règlements d'installation des chalutiers » (*La pêche maritime*, juin 1938).

Certes, nos règlements français ont, eux aussi, prescrit des mesures d'hygiène moderne. Mais il y a quelques années encore,

le dernier règlement de 1908 était, sur bien des points, resté lettre morte.

Le poste d'équipage.

Avant d'examiner les modifications que nécessite l'hygiène du poste d'équipage, nous voudrions noter une tendance qui se dessine actuellement et que, pourtant, certains constructeurs de navires récents n'ont pas suivie. Jadis, le schéma classique du voilier hauturier était celui-ci : une immense cale à poissons à la partie centrale du navire ; un poste d'équipage à chaque extrémité, et nos oreilles sonnent encore des récits d'aventures nées de la rivalité entre « ceux du gaillard d'avant et ceux du gaillard d'arrière ».

Emplacement.

Sur certaines unités modernes, ce schéma a été bouleversé, le poste d'avant a disparu, et les hommes sont logés dans un poste relativement spacieux situé sous la dunette ou même dans le château central.

Cette position offre de gros avantages. Elle atténue tout d'abord, pour les hommes qui cherchent le repos dans leur carré, la sensation exténuante des grands coups sourds donnés contre la lame par le navire qui tangue — sensation perçue au maximum à l'avant —. En outre, la position centrale, ou à l'arrière, du logement de l'équipage offre des avantages en cas d'abordage par l'avant, car l'accident survient, en général, trop subitement pour donner le temps de prévenir et d'évacuer. De plus, cet emplacement du poste près des machines permet un chauffage facile et une distribution d'eau chaude à peu de frais, alors qu'à l'avant la difficulté de faire traverser par les tuyauteries les cales réfrigérées s'ajoute au prix déjà onéreux de l'entreprise.

Est-ce à dire que ces avantages ont fait adopter cette position dans tous les bâtiments récents ? Loin de là, et si nous insistons sur ce point c'est que nous avons vu un très joli chalutier, remar-

quablement installé par ailleurs, tant du point de vue machinerie et usine à huile que logement du personnel officier, mais qui avait conservé à l'avant le traditionnel poste d'équipage étroit et confiné.

Aération, chauffage, éclairage.

Où qu'ils soient placés d'ailleurs, ces postes nous ont presque partout semblé trop étroits et mal disposés pour une aération qui ne soit pas un courant d'air. Nous n'avons pas la compétence nécessaire pour résoudre ces problèmes complexes de l'aération et de la ventilation des locaux ; mais il nous semble qu'un poste qu'on ne peut aérer que par deux portes opposées et des hublots, — et nous en avons vu — ne peut offrir que des courants d'air pernicieux, surtout quand ces hublots sont immédiatement percés au niveau des couchettes, comme ils le sont généralement.

Certes, il existe sur beaucoup de bâtiments des manches à air — mais sont-elles en nombre suffisant et d'une efficacité réelle ? — des roofs qui permettent l'aération, alors que l'équipage s'est enfermé pour dormir. Mais pourquoi les postes de tous les navires n'en sont-ils pas dotés ?

Enfin, l'une des conséquences de cette aération mal comprise — outre les accidents pulmonaires fréquemment décelés au cours de la campagne — réside dans ce fait que pour s'en protéger, chaque homme organise autour de sa couchette, avec des planches de caisse à épices et de vieux cartons, une « cabane », qui est un défi jeté à l'esthétique ainsi qu'à l'hygiène. Et dans leurs cabanes superposées deux à deux, les hommes vivent pendant six mois. Ils s'y isolent parfaitement et respirent alors chaque nuit le même air lourd d'humidité et d'odeur de morue, le même air vicié par les émanations du poêle qui chauffe en permanence. C'est là aussi qu'ils passent ce qu'ils appellent les « marées de cabane », les jours de trop gros temps, occupés à trier et retrier leurs affaires les plus personnelles. « Souvent, sous le matelas (?) de paille se cache une cave de bouteilles de cidre auxquelles se mêlent parfois de vieux flétans en train de

sécher ou la livre de beurre et le saucisson envoyés par la famille. » On imagine facilement l'odeur de cet ensemble hétéroclite et la nécessité de faire disparaître ces cabanes sordides, nées à la fois du besoin des hommes de s'isoler, mais aussi de se mettre à l'abri du froid qui règne dans un poste ouvert à tous vents.

C'est en vain d'ailleurs qu'un poêle s'efforce de lutter contre ce froid. Il chauffe trop ou pas assez, laissant fuir des gaz nocifs par sa porte mal fermée, son tuyau rouillé ou les fissures qui sillonnent ses joues éclatées, pour alourdir et rendre plus pénible encore l'atmosphère où respirent ces vingt ou trente hommes, endormis, qu'un air léger et sain reposerait plus profondément.

On pourrait croire que ce poêle ne règne plus que sur les vieux voiliers. Hélas ! nous avons encore eu à déplorer sa présence sur un cordier moderne où, pourtant, on avait réalisé bien des progrès.

Tous les navires récents sont cependant munis d'un moteur, au moins auxiliaire. Il serait donc facile d'adapter à ce producteur de chaleur un dispositif capable de fournir aux postes d'équipage un chauffage à eau ou mieux à vapeur. Les radiateurs placés au niveau des prises d'air auraient ainsi le double avantage de réchauffer l'air afférent et de lutter par leur action desséchante contre l'excès de vapeur d'eau qu'il contient.

On réaliserait ainsi une amélioration importante de l'hygiène du poste, et à peu de frais si l'on a eu soin de donner à celui-ci une place centrale, c'est-à-dire à proximité des machines.

Cette proximité permettrait, en outre, l'éclairage électrique du carré, car, aussi surprenant que cela puisse paraître, la majorité des bâtiments de pêche : thoniers, harenguiers, morutiers, ont encore recours à la lampe à pétrole, fumeuse et malodorante.

Par contre, sur les navires à moteur Diesel, les machines proches du poste exposent celui-ci à un danger qui a causé déjà quelques graves accidents. Si le puits aux machines n'est pas parfaitement isolé, ou se trouve lui aussi mal ventilé, les gaz toxiques qui s'y forment peuvent s'infiltrer entre les planches dis-

jointes des parois ou le long des tuyauteries et parvenir jusqu'au poste.

On voit donc ici encore l'importance d'une aération bien comprise et d'une ventilation judicieuse, qui peuvent, par elles seules, supprimer ce danger. Visitant avec M. le Professeur Mandoul un chalutier moderne le *Merceditta* du port de Bordeaux, nous avons eu l'heureuse surprise de constater la parfaite ventilation de sa machinerie, véritable petite usine au sein de laquelle trois moteurs de plus de 1.200 CV. (un principal et deux auxiliaires) ne laissaient percevoir ni chaleur incommode ni odeur désagréable. Nous voulons espérer que les procédés qui ont permis ce succès permettront d'en obtenir d'aussi brillants sur d'autres unités où l'on pourra les adapter.

Les dépendances.

Nous avons quelque peu insisté sur les modifications à apporter dans les plans du poste d'équipage où les hommes viennent chaque soir chercher le repos et puiser de nouvelles forces pour le dur labeur du lendemain.

Mais que dire de toutes les dépendances : cuisine et cambuse, réfectoire, penderies pour cirés, douches et cabinets. Actuellement, de grosses améliorations sont réalisées. On ne voit plus, ce qui était courant sur les vieux voiliers, préparer les repas sur le poêle du poste parce que la cuisine en planches bâtie sur le pont avait été, dès le premier grain, écrasée par un paquet de mer. Par contre, après un retard de vingt ans sur le règlement qui l'exigeait, on a réservé, enfin, un local aux cirés imbibés de mer, de sang de poisson, dont les matelots peuvent aujourd'hui se débarrasser avant d'entrer « chez eux ». Il est vrai qu'on a signalé l'occupation fréquente de ce local par du matériel de pêche ou de navigation, ce qui rend parfois illusoire cette amélioration.

On voit même, sur le *René-Guillon* par exemple, un réfectoire, clair, propre, en relation facile avec la cuisine, mais qui est, croyons-nous, réservé à l'état-major. L'équipage prend ses repas

sur des tables de bois dressées en permanence dans le poste. Ce qui entraîne l'inconvénient de s'endormir après le dîner au milieu des odeurs souvent fortes du plat de langues de morues ou de la soupe de poisson qui constituent fréquemment le menu. Il y aurait donc intérêt à réserver un local à cet effet. Celui-ci pourrait, d'ailleurs, en dehors des heures de repos, servir à d'autres occupations; il suffirait d'adopter un matériel mobile semblable à celui de la Marine nationale en ce qui concerne tables et bancs de réfectoires.

Jusqu'à ces temps derniers, il est des réalisations pourtant indispensables qui sont restées à l'état de « curiosité » sur tous les bâtiments de grande pêche quels qu'ils soient. Nous voulons parler des lavabos et des douches. Il semblerait, cependant, que des bains dussent être organisés avec soin pour débarrasser les marins du sel qui leur brûle la peau après une journée de mer, et du sang de poisson qui se colle à leurs mains, sans parler même de la nécessité d'un nettoyage corporel au moins hebdomadaire chez ces hommes dont certains ne mettent pied à terre qu'une fois en six mois. Or, le commandant du stationnaire de Terre-Neuve et du Groënland rapporte, en fin de campagne 1938, ces faits surprenants : « Les lavabos sont insuffisants et, en général, condamnés par ordre du capitaine ; aussi, presque toujours, pour le lavage corporel *hebdomadaire*, utilise-t-on la grande baille de la Marine en bois... Quant aux douches..., actuellement, on cite comme un phénomène, sur les bancs, le *Minerva* qui possède un ou deux appareils de douche. »

Il apparaît donc absolument nécessaire d'exiger sur chaque navire, de quelque tonnage qu'il soit, du moment qu'il tient la haute mer pendant au moins quelques jours, des lavabos en nombre suffisant pour que tout l'équipage puisse se laver rapidement, des douches, et également des poulaines¹ en nombre convenable.

Nous ne croyons pas demander aux constructeurs un effort insurmontable en leur proposant les quelques améliorations précédentes. Leur adoption à bord des bâtiments futurs n'entraîne-

1. W.-C.

rait pas à des frais bien élevés. Il s'agit surtout de réaliser une meilleure utilisation du terrain disponible à bord, et une application des données modernes concernant les problèmes généraux de la construction navale : tels que aération, ventilation, chauffage, etc...

II. AMELIORATIONS DANS L'HYGIENE DU BORD

Pour rendre aux équipages la vie saine et aussi agréable que possible, les armateurs disposent de moyens immédiats et fort peu onéreux : il suffirait de donner aux hommes l'ordre, et la possibilité, de tenir propres leur bateau, leur poste, ainsi qu'eux-mêmes, et de leur assurer une bonne nourriture quotidienne, abondante et variée.

Tenue des locaux.

Il faut évidemment reconnaître que le métier de ces pêcheurs n'est guère compatible avec une tenue impeccable du bord. Dans la journée, le pont se couvre de débris de poisson et de sang que les lourdes bottes répandent partout. Mais cela n'excuse pas la malpropreté intolérable qui règne actuellement ; là, encore, les étrangers nous donnent des leçons blessantes. « Nous avons vu, écrit le commandant de la *Ville d'Ys* en 1938, sur le chalutier saint-pierrais *Administrateur de Bournat*, pourtant petit et ancien, des logements propres et aérés ; l'équipage mange à l'arrière, servi par un garçon dans une salle à manger coquette munie d'une grande claire-voie. Il couche à l'avant dans un poste bien dégagé que n'encombrent pas les flétans et les ustensiles de gamelle pendus au plafond sur les autres chalutiers. Cette différence réside dans le fait que ce bâtiment a été construit par des armateurs anglais, suivant les lois anglaises. »

De même chez les Danois, pendant le repos hebdomadaire qui est observé, « le bateau est nettoyé ; les hommes mettent leurs effets propres et vont aux sacs ou en visite sur les bateaux voisins », tandis que « le pêcheur portugais prend ses repas dans des conditions de dignité, de propreté et d'hygiène conve-

nables ». Aussi, faisons-nous piètre figure devant certains bâtiments étrangers. « Je connais, nous dit Roger Vercel, de jeunes lieutenants qui ont rougi de honte quand ils se sont trouvés dans la Mer Blanche au contact de chalutiers soviétiques aussi parfaitement tenus que des paquebots de luxe. »

Que voit-on, en effet, chez nombre des nôtres ? « Ce qui domine surtout là, c'est la saleté et la puanteur. Des détritiques de poisson qui pourrissent de tous côtés sur un pont qu'on ne nettoie que rarement et sommairement, tout contribue à répandre à bord une odeur aussi caractéristique que désagréable » (D^r Coquin). On pourrait croire que les hommes souffrent de vivre au milieu d'une telle saleté. Écoutons plutôt ce que rapporte toujours le commandant de la *Ville d'Ys* : « Sur un chalutier à charbon, l'officier visiteur a constaté que *trois semaines après* le charbonnage à Saint-Pierre, les parois de la coursive intérieure étaient encore complètement enduites de poussière de charbon ; sur celles-ci des inscriptions diverses allant depuis la faucille et le marteau jusqu'à d'autres plus évocatrices. Le capitaine de ce chalutier a semblé étonné que l'officier visiteur lui fasse une remarque à ce sujet. »

On ne sera dès lors pas surpris de pouvoir dénoncer une longue liste de faits semblables dans tous les locaux où vivent les hommes.

Les poulaines sont partout « sordides. Je n'en ai vu de correctes, écrivait en 1937 le commandant du stationnaire de Terre-Neuve, que sur le *Lieutenant-René-Guillon* et le *Commandant-Richard* ».

Nous n'insisterons pas sur la cuisine et la cambuse qui valent ce que vaut le cuisinier, seul occupant. Mais le poste d'équipage, où les hommes vont et viennent plusieurs fois dans la journée, est d'une tenue déplorable. La peinture des parois est toujours absente, souvent même dès le début de la campagne ; « il est même permis de supposer, se dit Schennberg, que certains bateaux partent en campagne sans même avoir été repeints ». Voilà une infraction à la loi que la Commission des Inspecteurs de la Navigation pourrait relever lors de la visite

de mise en route. Il serait pourtant facile de badigeonner les parois du poste avant chaque départ à l'aide d'enduits lavables, que l'on pourrait d'ailleurs rafraîchir au cours de la campagne. Nous avons vu dans les cabines d'un chalutier bien tenu un enduit au liège qui a l'avantage de favoriser l'évaporation de l'eau et d'éviter ainsi cette impression d'humidité visqueuse qui répugne au contact des parois intérieures de la plupart des locaux d'un navire.

Le nettoyage de ces parois, des planchers, devrait pouvoir s'effectuer à grande eau. Des dallots — d'ailleurs réglementaires — devraient permettre l'évacuation au dehors. Pour cela, il serait utile de recouvrir le plancher d'un ciment imperméable. Mais la plupart du temps, on peut noter, comme un officier visiteur de la *Ville d'Ys* le signale, l'absence de tout dallot et la présence de panneaux non étanches en relation avec les étages inférieurs. Aussi, le nettoyage s'effectue par « râclage de la crasse à sec » ! Quel excellent milieu de culture doivent fournir les interstices de ces planchers jamais mouillés autrement que par les bottes souillées des pêcheurs, et jamais désinfectés. Il nous semble qu'un lavage à grande eau, suivi d'une désinfection au crézyl par exemple, remplacerait avantageusement ces procédés de nettoyage à sec.

La façon dont sont tenus les objets personnels du marin est encore plus antihygiénique. Nous avons déjà vu comment celui-ci transformait sa couchette en une cabane faite de planches et de cartons et amassait sous sa paillasse ses biens les plus précieux : bouteilles de cidre, flétans séchés, saucisson, etc...

Cette paillasse elle-même se présente sous un aspect quelque peu répugnant. Achetée par le matelot à quelque revendeur du port avant l'embarquement, elle devrait être fournie et non pas seulement remboursée par l'armateur. Les marins eux-mêmes réclament, d'ailleurs, cette amélioration (Congrès fédéral, janvier 1936). Au lieu de posséder des paillasses d'occasion qu'une désinfection préalable essaie vainement de rendre propres, le marin désire recevoir des paillasses neuves, bien rembourrées de kapoc ou de varech. Mais pourquoi ne leur fournirait-on pas,

soit des matelas de caoutchouc mousse, très souples, faciles à laver, ou mieux peut-être des hamacs confortables du type de ceux qu'a adopté la Marine nationale ? En outre, cette dernière solution, supprimant les couchettes métalliques, résoudrait le problème des « cabanes », permettrait de réduire la surface des postes, étant donné son peu d'encombrement. On pourrait d'ailleurs profiter de cet avantage pour éviter de loger quarante-quatre hommes ensemble, par exemple, et créer des cabines à plusieurs, ce qui diminuerait les désagréments et les risques d'une telle promiscuité.

En outre, la suppression des couchettes ne permettrait plus aux hommes d'embarquer leur vieux et gros coffre de bois, sous prétexte que « rangés dessous, ça ne gênera pas ».

Actuellement, ces coffres — à l'embarquement desquels les capitaines tentent en vain de s'opposer, — ont pour effet d'entretenir le désordre dans le poste, en n'occupant pas de place fixe, et de contenir un ramassis inimaginable de détritrus, de linge, d'aliments et d'objets personnels, qui deviendront la proie des rats. Là, encore, les armateurs pourraient suivre l'exemple de la Marine de guerre — certains déjà, l'ont fait — et offrir à leurs matelots des petits caissons métalliques superposés, groupés, fermant chacun à clef, dont la surveillance et le nettoyage sont fort aisés.

A l'intérieur, les pêcheurs rangeraient objets personnels, linge de rechange pliés, objets de table et de toilette qui seraient alors individuels comme le réclament, d'après les lois les plus élémentaires de l'hygiène, les conclusions d'une enquête menée en juin 1935 par la Conférence maritime française de prophylaxie antivénérienne.

Tenue des hommes.

Peut-être alors, vivant dans un poste spacieux, clair, propre, disposant de lavabos engageants et tout proches, les hommes finiront-ils par accepter quelques soins corporels quotidiens, et montrer au visiteur, au médecin par exemple, « sous les cirés salis par la pêche des hommes propres dans du linge propre »,

ce que Schennberg eut l'occasion de voir en soignant des pêcheurs anglais et canadiens. Ce médecin de la Marine notait ces constatations dès la fin de la guerre. Nos pêcheurs français ont-ils faits de gros progrès depuis ?

Pour qu'ils entreprennent quelque nettoyage sérieux, tant de leur corps que de leur linge, il faut leur en fournir le moyen. C'est-à-dire leur procurer de l'eau... et du savon. Aussi extraordinaire que cela puisse paraître, il n'est pas sûr que tous en soient munis ! (Schennberg). La provision d'eau douce est, en général, insuffisante pour subvenir aux besoins de la cuisine et du nettoyage des hommes. Le docteur Tarlé, en 1938, accuse « quatre litres par homme et par jour. Sur cette faible quantité, il faut encore prélever l'eau nécessaire aux boissons chaudes ; aussi n'en reste-t-il guère pour le lavage individuel et le lavage du linge ».

Evidemment, « il faudrait de l'eau, mais on redoute de dérouter pour toucher un port, d'avoir des dépenses supplémentaires, de perdre son temps » (D^r Penneneach). Le capitaine hésite. L'armateur n'est pas commode : aller à terre représente de l'argent perdu et pas de morues à embarquer.

Nous voulons toutefois signaler le cas remarquable, et malheureusement exceptionnel, du *Lieutenant-René-Guillon*. Son capitaine nous a dit embarquer au départ une provision de cent soixante tonnes d'eau douce qu'on renouvelle une fois au cours de la campagne. Ce qui donne environ pour un homme une trentaine de litres par jour pour tous ses besoins.

Alimentation.

Si l'on doit, pour améliorer la tenue du bord et des hommes, lutter contre l'apathie de ceux-ci, et leurs mauvaises habitudes, tous sont, au contraire, d'accord avec nous pour réclamer l'amélioration de « l'ordinaire ». Des actes d'indiscipline même, des refus de travailler, ont accompagné récemment ces réclamations. Des accords passés en octobre 1936 ont, croyons-nous, donné satisfaction aux intéressés.

Il est certain que jusqu'à ces dernières années, la nourriture

était nettement insuffisante, tant par sa qualité que par sa quantité : « Partout, rapportait Schennberg en 1920, on retrouve la même idée dominant ceux qui sont chargés de régler l'alimentation : nourrir les hommes avec le minimum de dépenses, et nulle part on ne sent le moindre effort pour varier cette nourriture. On compte trop sur le poisson qui fait tous les frais de l'alimentation, les autres denrées n'étant considérées que comme des compléments secondaires. Or, il ne suffit pas de donner aux hommes des aliments qui leur apportent le nombre de calories nécessaires à l'entretien de leur vie, il faut aussi leur fournir une alimentation variée. Les règlements l'ont prévu et le prescrivent. Mais, dans l'état actuel des choses, c'est une ironie que de voir, d'un côté, les exigences du tableau d'équivalence, de l'autre, la cambuse vide que l'on retrouve sur chaque terre-neuvier ».

Aujourd'hui, nous n'insisterons pas sur ce point, puisque les « Conventions collectives » de 1936 ont réglé le litige, en précisant la composition de chaque repas. De fait, nous avons vu cette année un voilier emporter des vivres frais : viande sur pied, porc, poulets; viande abattue, poissons, légumes verts conservés en chambre froide; des conserves : le « singe » traditionnel, du pâté, du lard salé, des légumes secs, des fruits desséchés, de la confiture, etc...; pain frais tous les jours, soixante-sept barriques de vin rouge à 11° pour cinquante hommes, du vin blanc, et trois à quatre cents litres d'eau de vie.

Le capitaine faisait servir à ses hommes trois repas par jour, celui de midi comportant une soupe de poisson, un plat de poisson, un plat de viande, du vin blanc, et deux quarts de vin rouge par homme. Le menu semblait donc convenable, la quantité des vivres emportés suffisante, la qualité excellente.

Mais il faut se rappeler que souvent la cuisine est faite par le mousse, ou plutôt quelque novice, puisque le cuisinier du bord doit être, selon le règlement, âgé d'au moins dix-huit ans. Et, contrairement aux exigences de la loi, ce cuisinier, si souvent totalement inexpérimenté, ne s'occupe pas que de ses fourneaux. Il aide au travail de la morue ; parfois même, comme sur le *Pierre-Bernardo* cité par le docteur Schennberg, « l'homme

embarqué comme cuisinier de profession est en réalité le saleur du bord ». Chargé d'une besogne aussi délicate, sur laquelle repose tout l'avenir de la pêche, cet homme devait passer bien peu de temps à la cambuse ; et il est fort probable que ses connaissances culinaires devaient être, en outre, très réduites, comme le sont d'ailleurs celles de la plupart des prétendus « maîtres-queux » embarqués. De toute nécessité, il faudrait donc, pour améliorer l'ordinaire des hommes et leur offrir des menus agréables et réconfortants, un cuisinier spécialisé, exempté de pêche, aidé d'un novice par poste à qui la pêche serait également interdite et « qui ne s'occuperait que de la propreté et de l'entretien, mettrait le couvert et servirait à table les matelots au retour du travail », ainsi que l'ont prévu les lois portugaises.

La présence de ce « garçon de service », peu onéreuse également devant les autres charges de l'armateur, permettrait d'immenses progrès dans l'hygiène de la vie à bord. Les hommes harassés trouveraient un poste propre, coquet, reposant, seraient servis correctement à table et le plaisir de bien manger les revigorerait. Et, respectueux du travail de l'un d'eux, sans doute prendraient-ils de bonnes habitudes d'ordre et de propreté qui feraient d'eux-mêmes des individus capables de soutenir sans crainte la comparaison avec les pêcheurs des flottes étrangères.

III. AMELIORATION D'ORDRE MORAL

A ces rudes travailleurs de la mer que sont les marins de la grande pêche, il ne suffit pas de permettre de reposer leur corps brisé dans des logements accueillants où les attend une table engageante. Il faut aussi leur assurer une vie plus humaine.

Les relations avec la terre.

Nous avons dit déjà le cafard qui les assaille dans leur solitude. Isolé de la terre, isolé de tout être humain autre que ses compagnons de misère, le pêcheur manque du réconfort que lui

apporte une voix amie ; la tendresse des siens lui fait défaut. Les siens... La famille occupe presque constamment son esprit, « le petit était un peu malade il y a trois mois aux dernières nouvelles ; qu'est-il devenu depuis ? Pas de lettres encore, on n'a pas touché terre et le Stationnaire est trop loin pour qu'on ait des chances de le rencontrer. Peut-être qu'il porte du courrier pourtant ? »

« Le courrier », le seul lien qui rattache à la terre tous ces matelots errants, ce mot est sur toutes les lèvres quand leur bateau rencontre un autre bateau, ou l'avisoir, ou le navire hôpital des « Œuvres de mer ». Mais que de difficultés, dans sa distribution ! Les adresses sont inexactes, « il arrive souvent que les familles adressent à la Station navale de Terre-Neuve les lettres pour des marins pêchant ailleurs ». Alors, ces lettres s'égarent ou restent en souffrance dans quelque consulat ; « actuellement, le Consul de Saint-Jean détient des lettres des trois dernières années ».

La presse locale renseignée par les armateurs devrait annoncer aux familles le lieu où se trouvent les bâtiments qui portent les leurs. L'Armement devrait signaler aux services des P.T.T., aux Stations navales ainsi qu'aux Consuls de France intéressés, les mouvements des navires et l'on « ne verrait plus, comme récemment, le courrier de tous les chalutiers de Fécamp en souffrance à Saint-Jean alors que tous ces bâtiments se trouvent à l'Île aux Ours ».

Il faut de toute urgence organiser une poste active pour relier à la terre tous les marins isolés. « Il est scandaleux, nous écrit Roger Vercel, qu'avec les moyens modernes dont on dispose, une lettre soit un accident sur les bancs et que les femmes doivent se contenter de lire dans l'*Ouest-Eclair* pour toutes nouvelles de leurs maris pendant six mois : « Péché tant de quintaux. Tout bien à bord. »

« Semeur de joie, semeur de courage », le courrier « permet à ceux qui peinent aux tranchées de la mer de recueillir, en dépit de la brume un peu de soleil de chez nous ; il rappelle à chacun qu'au terme du long effort il y a une maison qui s'apprête, des

cœurs qui attendent, et un retour qui se fera » (R. P. Yvon). Et, pour rapprocher la date de ce retour, on double allègrement l'effort.

Meilleure est la vie aussi quand, chaque soir, on peut entendre la voie amie de « Radio-Morue ». Mais ces privilèges sont rares. En 1936, grâce à la générosité du Père Yvon, aumônier des Terreneuvas, une douzaine de voiliers reçurent un poste récepteur de T.S.F. marchant sur piles glacées et fort peu coûteux puisque son prix est d'un millier de francs. Jusqu'à cette époque, la majorité des bâtiments pêcheurs en étaient dépourvus, alors que « depuis plusieurs années, les navires hollandais et canadiens en étaient munis » et qu'au Portugal, le départ pour le Groënland est interdit à tout navire qui ne possède pas un appareil de T.S.F. ou au moins de T.P.S.F. En France, il a fallu attendre une initiative privée. La T.S.F., pourtant, « devrait être imposée dans l'intérêt des équipages et même des armateurs », affirme avec raison le Commandant Pont ; elle présente, en effet, un gros intérêt dans l'organisation de la pêche : renseignements météorologiques, indications de l'office scientifique des pêches, celles du laboratoire de Godhavn qui, en tous temps, donne les températures d'eau de mer et, dans la belle saison, des renseignements sur la pêche de la morue au Groënland. La connaissance de ces renseignements permettrait une organisation rationnelle de la poursuite du poisson et éviterait les pêches médiocres, les pertes de temps considérables et démoralisantes qui se produisent à la suite de départ prématuré vers des bancs où le poisson n'est pas encore arrivé.

La T.S.F. pourrait aussi transmettre en code ou en clair les radios entre armateurs et capitaines, faire savoir à l'équipage les nouvelles générales du monde, agrémenter le repos forcé des « marées de cabane », faciliter la recherche des hommes en dérive, afin permettre l'assistance radio-médicale des malades, soit par le médecin d'un navire proche, soit par une des stations de l'organisation internationale récemment établie. Source de progrès dans l'organisation scientifique de la pêche, source de

distractions à bord, l'obligation de la T.S.F. s'impose tout particulièrement aux voiliers qui ne font guère qu'une escale à terre au cours de la campagne et dont les déplacements lents, entraînant perte de temps et donc dépenses considérables, seraient ainsi dirigés avec certitude.

La sécurité à bord.

L'installation de ces postes à bord sera également une garantie de sécurité pour l'équipage. En cas d'incident, il pourrait demander du secours. Le Stationnaire de la Marine qui croise dans les parages pourrait alors remplir efficacement son rôle et lui apporter l'aide de ses magasins, de ses chaloupes ou de son médecin, dont les visites sont si rares. Mais il ne faudrait pas, cependant, négliger les autres moyens de sécurité et qui ne font peut-être pas l'objet d'une attention suffisante de la part du commandement. Se savoir en sécurité est, pour le matelot, un important facteur moral de son bien-être.

Il est évident que l'on ne devrait pas laisser sortir du port des bâtiments en mauvais état de navigation ; que l'on ne devrait pas non plus faire quitter le bord à des doris sans vivres ni compas. Ces précautions primordiales sont pourtant, hélas ! souvent négligées : le trois-mâts *Notre-Dame-du-Châtelet* coule, le 29 juillet 1938, par suite d'une voie d'eau, qui existait déjà, légère, au départ de Saint-Malo. (Rapport du Commandant de la *Ville-d'Ys*.) Ce même navire a eu, pendant toute la campagne, un cylindre de son moteur sur quatre constamment en avarie. Un autre, le *Saint-Yvonnec*, réclame l'assistance du Stationnaire pour une avarie due à des engins mal choisis à l'armement. Un chalutier part avec ses compas décompensés et est obligé de les faire remettre en état à Saint-Pierre. Toutes avaries qui auraient pu être « évitées si les précautions voulues avaient été prises au départ du port d'Armement ». Nous imaginons que l'équipage

serait beaucoup plus en confiance si de tels faits ne se produisaient pas.

De même, quelle sécurité lui est garantie en cas d'incendie ? Nous aimerions connaître les mesures prévues et effectivement prises pour lutter contre les risques de feu sur ces nombreux voiliers de bois dont un poêle fissuré assure le chauffage, et sur les chalutiers eux-mêmes qui n'en sont pas à l'abri. Le *Ben-Hur*, de Saint-Malo, qui vient de couler, en juin 1939, en est un exemple.

Et quand, le matin, « crochant » dans leur doris, chaque patron et son matelot s'éloignent dans la brume, le compas est-il en bon état, les vivres de secours sont-ils encore mangeables ? Les biscuits sont souvent pourris car la boîte qui les loge est rouillée et laisse passer l'humidité ; la provision d'eau douce contenue dans sa boîte de fer s'est échappée par le pertuis que le sel de la mer a creusé. Certes, le Règlement, depuis 1894, exige une revue mensuelle de ces vivres pour les remplacer en cas de besoin. Mais est-elle toujours faite avec conscience ? (D^r Robert.)

Il est également une grosse amélioration nécessaire, à propos de ces doris. Certains armateurs l'ont déjà adoptée et leurs équipages s'en trouvent particulièrement heureux et soulagés. Au lieu de doter leurs navires de simples doris à rames, ils leur ont fournis des « wharis », larges doris à moteur qui dispensent les hommes de cette lutte harassante qu'ils ont à soutenir deux fois par jour à coups d'avirons contre les vagues, le vent et les courants. Il s'agit là d'une amélioration indispensable qui, certainement d'ailleurs, se généralisera, car elle permet d'augmenter le nombre des lignes à poser et donc le nombre des morues à embarquer. L'armement ne peut ainsi qu'y gagner, l'équipage aussi puisqu'il est à la part et qu'en plus de dures fatigues lui sont épargnées.

La certitude dans l'avenir.

La peine des équipages étant ainsi allégée, leur sécurité à bord assurée, leur moral réconforté par les nouvelles du foyer et les

distractions du bord, il serait bon qu'ils pussent songer avec confiance à leur avenir, au retour à terre. La famille a dû « manger » les avances faites au départ. Si la pêche est médiocre, devra-t-on en rendre une partie à l'armateur ? Si la pêche est bonne, le poisson se vendra-t-il ? et à bon prix ? ne sera-t-on pas obligé de le laisser pourrir sur les quais, puisqu'on ne veut pas le vendre à perte ? Ces graves problèmes hantent l'esprit de tous les marins et font l'objet d'étude de tous les Congrès, de toutes les Commissions spéciales nommées pour les résoudre.

Nous ne pouvons pas apporter un avis personnel sur ces sujets difficiles. Mais nous insistons pour que la grande pêche soit officiellement organisée et dirigée par des hommes compétents, pour que le Gouvernement, d'accord avec les comités d'armateurs assure l'écoulement du poisson et en favorise l'utilisation complète, soit pour les besoins alimentaires d'une population stimulée par une propagande habile — l'exemple de l'Allemagne est à suivre en ce sens car la consommation du poisson s'est accrue chez elle d'une façon considérable — soit pour des besoins industriels : huile, engrais, farine pour la nourriture du bétail, cuirs, colles, etc...

Assurés alors de l'avenir, satisfaits du bien-être présent auquel ils pourront prétendre au retour du travail toujours dur puisqu'il demeurera toujours une lutte, les marins de la grande pêche jouiront d'une vie aussi confortable et humaine que la mauvaise volonté, la négligence, l'égoïsme peut-être ont jusqu'ici permis de croire impossible.

CONCLUSIONS

I. Pour les navires actuellement existants, on doit exiger de la part des *armateurs* une amélioration dans le confort et la propreté des locaux d'habitation, dans la quantité, la qualité et surtout la variété de la nourriture à bord ; exiger qu'ils fournissent un matériel de couchage propre à chaque matelot et en assurent la désinfection en fin de campagne ; exiger l'embarquement d'un cuisinier, d'un garçon de poste à qui la pêche sera efficacement interdite et qui seront responsables de la tenue du bord ; exiger enfin que le matériel de navigation soit en parfait état et que chaque navire soit muni d'un appareil de T.S.F.

Il faudra demander aux capitaines d'exiger une tenue rigoureusement propre de leur bord et de leurs hommes.

Donner enfin aux services d'inspection de la navigation des pouvoirs étendus, que ne pourront brider des interventions étrangères ; mais en contre-partie les charger d'une part de responsabilité dans les infractions passées inaperçues et qui sont à l'origine de désordres ou d'avaries.

II. Pour les futurs bâtiments de la grande pêche moderne, les Pouvoirs publics auront à ériger un règlement dont les chapitres concernant l'organisation du travail et l'hygiène du bord empêcheront de faire passer la morue avant les hommes, ce qui existe actuellement. Les armateurs devront avoir à cœur de donner à leurs équipages une vie aussi saine ou tout au moins un repos aussi agréable que leur permet leur métier. L'effort, léger au point de vue pécuniaire devant les lourdes charges de l'ar-

mement d'un navire, leur sera une source de nouveaux bénéfices, car le matelot frais et dispos fournira un travail d'un rendement bien supérieur à celui que peut fournir l'homme harassé qui bourlingue actuellement pour le compte du « patron ».

Il faudra évidemment que chacun prenne part au bien commun, du capitaine jusqu'au mousse, que chacun comprenne qu'il travaille pour lui-même ainsi que pour ses compagnons et que s'il commet quelque acte nuisible, il nuira non seulement à ses voisins, mais à son propre intérêt. Laissons à chacun de l'initiative, certes. L'initiative est la grande loi de la mer et c'est d'elle que celle-ci tient sa valeur éducatrice. Que personne n'attende des règlements et des lois l'indication du minimum à fournir, mais simplement une base, un conseil, le point de départ d'un effort sinon d'un essor.

Donc, pour organiser la grande pêche moderne, nous conseillerons :

1° L'éducation des armateurs, tant du point de vue scientifique — car les errements actuels influent sur le moral des hommes — que du point de vue sanitaire. Que ces « industriels de la mer » n'oublient pas leurs compagnons de travail ; la morue prime tout, pensent-ils. D'accord, mais puisque la question de la pêche est primordiale, qu'ils la comprennent dans son ensemble et qu'ils mettent leurs hommes dans les meilleures conditions pour l'effectuer.

2° L'éducation des capitaines et des hommes au point de vue des conditions hygiéniques à maintenir à bord. « Ce qu'il faut réformer avant tout, écrit le commandant de la *Ville d'Ys* dans son rapport de fin de campagne 1938, c'est la mentalité des capitaines. Le capitaine s'intéressant à la bonne tenue et à l'hygiène de son équipage, celui-ci prendrait à son tour de bonnes habitudes et l'on ne verrait plus ce *fait courant* : un matelot utilisant le pont comme urinoir à quelques mètres de la morue ». Plus de postes

d'équipages humides, froids et sales, plus de réfectoires souillés, plus de nourriture affreusement monotone ; il ne faut plus voir cette négligence, ce laisser-aller de tous à vivre ignorant le faubert et même le savon. Il ne faut plus que les capitaines acceptent la crasse traditionnelle du Grand Banc.

Ces marins, des braves gens, on le droit d'exiger des pouvoirs publics l'attention que l'on prête aux ouvriers des grandes villes. Depuis 1934, on leur a adapté le régime des Assurances sociales, et des lois récentes leur ont accordé des avantages bien mérités. Mais beaucoup d'améliorations sont nécessaires, qu'un Règlement d'ensemble doit prévoir. Les populations maritimes n'ont pas l'esprit plus routinier que les populations industrielles des grands centres urbains, nous écrit le Dr Pennaneac'h. Elles savent s'adapter, quand on leur en donne les moyens, aux règlements d'hygiène moderne.

Nous espérons avoir montré que ces règlements ne sont pas incompatibles avec le métier de pêcheur. Puissent-ils enfin dans un avenir proche apporter aux marins français de la grande pêche le mieux-être, le confort et surtout la sécurité dont ils ont grand besoin et auxquels ils ont droit.

SERMENT

En présence des maîtres de cette école, de mes condisciples, je promets et je jure d'être fidèle aux lois de l'honneur et de la probité dans l'exercice de la médecine.

Je donnerai mes soins à l'indigent et n'exigerai jamais un salaire au-dessus de mon travail. Admis dans l'intérieur des maisons, mes yeux ne verront pas ce qui s'y passe ; ma langue taira les secrets qui me seront confiés, et mon état ne servira pas à corrompre les mœurs ni à favoriser le crime.

Reconnaissant envers mes maîtres, je tiendrai leurs enfants et ceux de mes confrères pour des frères, et s'ils devaient apprendre la médecine ou recourir à mes soins, je les instruirai et les soignerai sans salaire ni engagement.

Si je remplis ce serment sans l'enfreindre, qu'il me soit donné de jouir heureusement de la vie et de ma profession, honoré à jamais parmi les hommes, si je le viole et que je me parjure, puissé-je avoir un sort contraire.

Vu :
Le Doyen,
Pierre MAURIAC

Vu, bon à imprimer :
Le Président,
MANDOUL

Vu et permis d'imprimer :
Bordeaux, le 15 juin 1939
Le Recteur de l'Académie,
Pour le Recteur,
Le Vice-Président du Conseil de l'Université,
A. FERRADOU.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages spéciaux.

Anticipations corporatives, 1939.

Barthélemy et **Varennès**. — *Manuel d'hygiène navale à l'usage des capitaines de la Marine marchande*, édit. Challamel, Paris, 1922.

Bouthiron. — *Hygiène du marin pêcheur*. Baillière édit., 1910.

Brouardel-Jan-Planté-Duchâteau. — *Traité d'hygiène*, t. X.

Burot et **Legrand**. — *Maladies des marins et épidémies nautiques*, Baudouin édit., 1896.

Cazamian. — *Hygiène et prophylaxie dans la Marine de combat*.

Chantemesse-Borel-Dupuy. — *Traité d'hygiène maritime*.

Cuny (H.). — *Essai sur la condition des marins pêcheurs*, Rennes, 1904.

Fonssagrives. — *Traité d'hygiène*.

Hérubel. — *L'évolution de la pêche*, Paris, 1928.

Kerconzul. — *L'évolution de la pêche en France et à l'étranger*, Paris, 1917.

Krebs (Albert). — *Le thon. Pêche et utilisation sur les côtes françaises de l'Atlantique*, Paris, 1936.

Layet. — *Hygiène des professions et industries*.

Le Dantec. — *Traité de pathologie exotique*.

Le Roy de Méricourt. — *Traité d'hygiène*.

Rochard et **Bodet**. — *Traité d'hygiène, de médecine et de chirurgie navales*, 1906.

Roché. — *Les grandes pêches marilimes modernes en France*, Paris, 1894.

Salvador Claviso. — *Hygiène naval applicable a las marinas de guerra y comercio*, Cadix, 1922.

Tuloup. — *Précis d'hygiène navale*.

Vercel (Roger). — *Au large de l'Eden.*

— *En dérive.*

— *Jean Villemeur* (à paraître).

Yvon (R. P.). — *Avec les pêcheurs de Terre-Neuve et du Groenland.*

Thèses.

Alvoine. — *De la profession maritime dans ses rapports avec les affections endémo-épidémiques; de l'influence du milieu de recrutement des équipages sur le développement et la gravité des maladies infectieuses*, Paris, 1872.

Blanc. — *L'huile de foie de morue, sa préparation à bord des chalutiers*, thèse de pharmacie, Bordeaux, 1928.

Coquin. — *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue à Terre-Neuve et en Islande*, Bordeaux, 1900-1901.

Denis. — *Contribution à la géographie médicale de Terre-Neuve*, Bordeaux, 1888.

Denmat. — *Contribution à la géographie médicale de Saint-Pierre et Miquelon*, Bordeaux, 1892.

Dijonneau. — *L'Assistance médicale aux pêcheurs de Terre-Neuve Les Œuvres de mer*, Bordeaux, 1908-1909.

Du Bois Saint-Séverin. — *Deux ans aux îles Saint-Pierre et Miquelon*, Bordeaux, 1886.

Fournier. — *Le scorbut dans la marine et particulièrement chez les pêcheurs de Terre-Neuve*, Bordeaux, 1908-1909.

Grossetête. — *La grande pêche de Terre-Neuve et d'Islande*, thèse de Droit, Rennes, 1929.

Jousset. — *Une campagne de surveillance de la grande pêche à Terre-Neuve*, Paris, 1937.

Lefeunteun. — *Hygiène des populations maritimes d'Armorique*, Bordeaux, 1899.

Robert. — *Hygiène à bord des navires de commerce*, Bordeaux, 1906 (consulter la bibliographie de cette thèse).

Schennberg. — *Une campagne de surveillance de la grande pêche à Terre-Neuve à bord de l'avis « Somme »*, Bordeaux, 1920.

Tarlé. — *Etude sur les conditions sanitaires de la grande pêche*, Paris, 1938.

Revues.

Archives de médecine navales.

Bulletin de l'Office international d'hygiène public : « L'hygiène des équipages à bord des navires de commerce », juin 1922.

Bulletins de la Société des Œuvres de mer.

Bruuxelles médical : « Bernard et Hœck, « Les premiers secours médico-maritimes », sept. 1934.

Dépêche de Brest : Auguste Dupouy, « Bateaux de pêche bretons », février 1939.

Der Fischmarkt, « Nouveau procédé biologique de conservation du poisson », janvier 1938.

L'Illustration : « Avec les pêcheurs morutiers du Groenland, 6 mars 1937.

Journal de la Marine marchande : Clerc, « Compte rendu du Congrès » 14-21 octobre, 1937. — Manaud, « Solutions internationales de la défense contre le feu à bord », 21 décembre 1936.

Journal médical français : « Le rôle pathologique du froid », mars 1931.

Messaggero : L. Solari, « L'Assistenza ai Naviganti, » février 1935.

Minerva Medica : Quaralli : « Maladie professionnelle des pêcheurs », août 1931.

Navig. puertos ind. de la mer : O. de Buen : « La pêche maritime en Espagne », janvier 1934.

Paris Médical : G. Carionia, « Le Centre Radio-Médical international, 13 juin 1936.

La Pêche maritime, la Pêche fluviale et la Pisciculture:

Krebs : « La pêche du thon par les voiliers et la conservation du ton, novembre 1933.

O. Sund : « La pêche à la morue en Norvège, avril 1934.

Rouchton : « Le développement des bateaux de pêche à moteur » octobre 1934.

La Neuville : « Le chalutier à moteur *Casoar* », novembre 1935.

Cartier : « La situation des pêcheurs en Bretagne », janvier 1936.

Cayla : « La nécessité du rajeunissement de notre flotte de pêche », mars 1936.

« L'utilisation des déchets de poisson. Les colles de poisson », nov. 1936.

Razous : « Les conditions d'engagements des équipage à Boulogne », 15 novembre 1936.

« L'évolution de la technique du chalutier », avril 1938.

« Influence du développement de la technique du chalutier et du harenguier sur la production de la pêche », juin 1938.

Presse médicale :

P^r Guido Guida : « L'Assistance radio-médicale en mer », 9 juin 1937.

Pennaneac'h : « La vie du marin à Terre-Neuve », 25 octobre 1933.

Revue du combustible liquide :

O. Quéant : « Grands chalutiers français à moteur », mai 1933.

Revue maritime :

« Les chroniques bibliographiques ».

C^t Beaugé : « L'évolution des idées dans la pêche moderne », février 1934.

Riv. Maritt.

Acerba : « La collaboration de la Marine de guerre avec la pêche », octobre 1933.

Schiffbau. Schifffahrt und Haffnenbau : « Un nouveau projet de chalutier insubmersible », janvier 1939.

Science et Vie : Le Masson, « Les chalutiers modernes sont de véritables usines flottantes », juin 1933.

Temps Présent : Guy Levêque, « Avec les marins bretons », 13 janvier 1939.

Yacht.

« Cordiers et chalutiers de 1933 », mars 1933.

C^t Thomazi : « Où en est la grande pêche ? », mai 1933.

« Les Goëlettes langoustières », juin 1934.

Luard : « Avec les thoniers bretons », janvier-février 1937.

C^t Thomazi : « La grande pêche en 1936 », mai 1937.

Raulin : « La pêche à l'étranger », novembre 1937.

Caplain : « La pêche à Dieppe et les nouveaux chalutiers à moteur », février 1938.

Union Médicale de la Gironde :

J. Fleury : « Panaris des pêcheurs (observations pratiquées pendant plus de dix ans aux îles Saint-Pierre et Miquelon) », t. XII, 1864.

Congrès.

Congrès de Quimper : « La Bretagne maritime », 1932.

Conférence maritime française (Rapport du Pr Gougerot), juin 1935.

Congrès fédéral des Syndicats de pêcheurs, janvier 1936.

Débats parlementaires sur la Marine marchande, février 1939.

Organismes consultés.

Comité central des Armateurs de France, Paris.

Direction de l'Administration de la Marine, Bordeaux.

Office scientifique des Pêches, Paris.

Société des Œuvres de mer, Paris.

Secrétariat social maritime, Saint-Malo.

